DAS SIGNAL

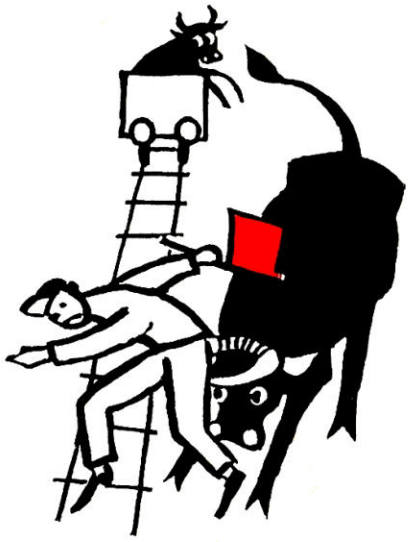
INFORMATIONSDIENST FÜR MODELLEISENBAHNARTIKEL UND MODELLBAU

ZENTRALES WARENKONTOR
MÖBEL UND KULTURWAREN BERLIN

MDN 1, Nr. 19/1966 . JAHRGANG 6

Der Rangiermeister als Torero

Auf einem Vorortbahnhof von Buenos Aires in Argentinien standen einige Zuchtstiere in einem Pferch versandbereit. Der Rangiermeister wollte mit einer roten Signalfahne dem Rangierlokführer Zeichen geben, damit dieser den Viehwagen an die Laderampe herandrücken sollte. Das Winken mit der roten Fahne mußte einer der Stiere als Aufforderung zum Stierkampf aufgefaßt haben. Schnaufend und wütend trampelte er in dem Pferch herum und machte dadurch die anderen Stiere auch noch auf das Winken mit der roten Signalfahne aufmerksam. Bald erwies sich die Umzäunung als zu schwach und die Stiere rannten auf den Rangiermeister zu. Dieser konnte sein Heil nur in der Flucht suchen. In höchster Angst rannte er in sein Dienstgebäude und konnte den wütenden Stieren gerade noch die Tür vor der Nase zuwerfen. Den Stieren gelang es nicht, die Tür zu zertrümmern. Sie ließen deshalb



ihre Wut an anderen Gegenständen aus, u. a. unternahmen sie einen Angriff auf einen parkenden PKW und Güterbahnhofseinrichtungen. Erst durch das beherzte Eingreifen mehrerer Gauchos konnten die Stiere wieder beruhigt und in die bereitstehenden Loren verladen werden. Sie hatten es immerhin fertig gebracht, den Rangierbetrieb auf diesem Vorortbahnhof um mehrere Stunden zu unterbrechen.

K. Weber (nach MNN)

Aus dem Inhalt:

Messeneuheiten	R. Kilz
6. Modellbahnausstellung der AG Ostritz	K. Schlobohm
Morop-Kongreß	K. Brust
Muldentalbahn in TT	W. Riesling
Das Modellbahn-ABC	H. Zychla
Steckbriefe	K. Weber
Eröffnung der Elektrifizierung in Dresden	K. Brust
Neue Güterwagen für TT	Wagner
Bauanleitung für Kesselwagen H0	
Landschaftsgestaltung	
Internationaler Modellflug-Städtewettkampf in Österreich	Seeger

Fotos: Brust, Hesse, Kilz

Redaktionsschluß: 30.9.1966

Lizenzträger: Zentrales Warenkontor Möbel und Kulturwaren
108 Berlin 8, Friedrichstraße 154

Chefredakteur: Rainer Kilz, Niederlassung Kulturwaren Leipzig

Herausgeber: ZWK Möbel und Kulturwaren Berlin

Verlag: Eigenverlag

Lizenzgeber: Presseamt beim Vorsitzenden des Ministerrates der Deutschen Demokratischen Republik
Lizenznummer: 606

Druck: Richard Borrmann KG, Görlitz

Mit der redaktionellen Bearbeitung beauftragt:
GHG Möbel – Kulturwaren – Sportartikel
Niederlassung Kulturwaren
701 Leipzig 1, Berliner Straße 65

Sämtliche Post, die den Informationsdienst betrifft, erbitten wir an die Anschrift der GHG Leipzig zu senden.

WEITERE VERVOLLKOMMNUNG DES SORTIMENTS BEI MODELLBAHNEN UND ZUBEHÖR

„Das Signal" 1967 in größerem Format

Die Palette der Neu- und Weiterentwicklungen und damit das Entwicklungsprofil des Angebots bei Modellbahnen werden im wesentlichen jeweils zu der Leipziger Herbst-Messe für das kommende Jahr bestimmt.

Im Angebot unserer Modellbahnindustrie spiegeln sich die Erfolge wider, die bei der Durchsetzung des neuen ökonomischen Systems, der komplexen sozialistischen Rationalisierung und der Erzeugnisgruppenarbeit erzielt wurden. Unser erfolgreiches Bemühen, durch Erzeugnisse von hoher Qualität und wissenschaftlich-technischem Höchststand zum Ausbau des internationalen Warenaustausches beizutragen, findet auf dem Weltmarkt immer mehr Anerkennung. Als Fachgroßhandel für Spielwaren und Modelleisenbahnen erfüllt uns die Tatsache mit besonderer Genugtuung, daß im Abschlußkommuniqué der Leipziger Herbst-Messe 1966 die besonders guten Erfolge der Außenhandelsunternehmen der DDR auf diesem Warengebiet hervorgehoben werden.

Die Formgestalter, Arbeiter, Techniker und Instrukteure haben eine Vielzahl von Neuheiten und Weiterentwicklungen geschaffen. Sie tragen dazu bei, den guten Ruf der von unseren Werktätigen geleisteten Wertarbeit zu festigen und das Versorgungsniveau der Bevölkerung im Jahre 1967 weiter zu verbessern.

Dieser Niveauverbesserung trägt auch der Informationsdienst „Das Signal" Rechnung und erscheint mit der Umbildung des wirtschaftsleitenden Organs des sozialistischen Großhandels mit dem ersten Heft des Jahres 1967 in größerem Format und besserer Aufmachung, um dem wachsenden Informationsbedarf der Bevölkerung besser gerecht werden zu können, der sich durch laufende Sortimentserweiterung vor allem in Richtung auf die technische Vervollkommnung der Erzeugnisse ergibt. Das Neuheitenangebot bereits für das 1. Halbjahr 1967 unterstreicht mit Nachdruck diese Tendenz, wovon wir nachstehend einige Exponate vorstellen:

In der Baugröße „N" gilt es, den zeitlicher Vorsprung der anderen Nenngrößen allmählich einzuholen. Hier werden vom VEB Piko ein Drehschemelwagen aus der Güterwagenserie und eine Nachbildung der CSD Diesellok T 449 als Neuheit angeboten. Der Antrieb erfolgt über 2 Achsen, Nennspannung 12 V, Lüp 110 mm.

Die Firma Stein, Leipzig, ergänzt das Angebot um zwei Personenwagen Bi 29 und Ci 29 und einen Personenpackwagen und die Firma Franzke KG, Köthen, um einen zweiständigen Lokschuppen und ein modernes Empfangsgebäude mit angebautem Stellwerk.

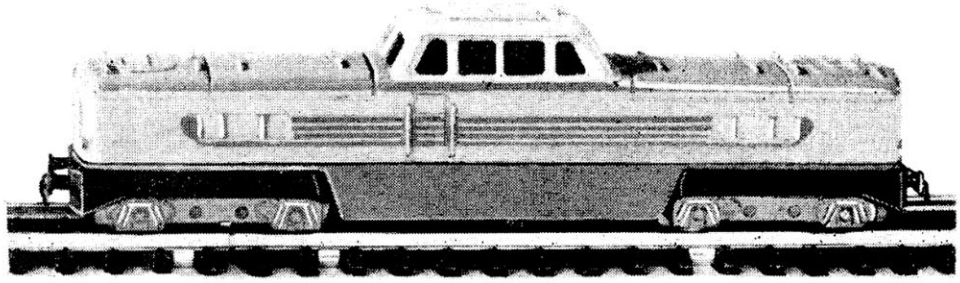
In der Baugröße „TT" zeigt die Firma Zeuke & Wegwerth u. a. einen Güterzugpackwagen Lüp 76 mm und die diesel-elektrische Lokomotive T 435 der CSD. Der Antrieb erfolgt über zwei Achsen, Seitenfenster sind mit Styroflexfolie hinterlegt, automatische Kupplungen, Lüp 105 mm.

Das Zubehör in „TT" ergänzt der VEB Vero Olbernhau mit einem Bahnhof, einem Landhaus und einer Siedlung in Vollplaste.

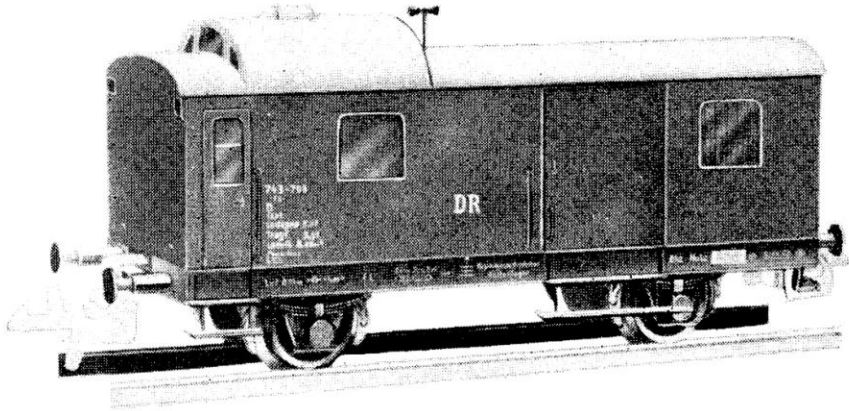
In der Baugröße „H0" löst der VEB Piko mit der BR 55 eines seiner Versprechen nach neuen Triebfahrzeugen ein. Der Antrieb erfolgt über vier Achsen, Stromabnahme über 8 Räder, Lüp 210 mm. Ein Stirnradgetriebe mit Plastzahnrädern garantiert ruhigen Lauf. Die Stirnlampen sind mit Similisteinen ausgelegt. Die dem Vorbild entsprechende Gestaltung verleiht der Lok hohe Modelltreue.

Dazu wird eine wesentlich verbesserte Nachbildung der Lok E 44 gebracht, die

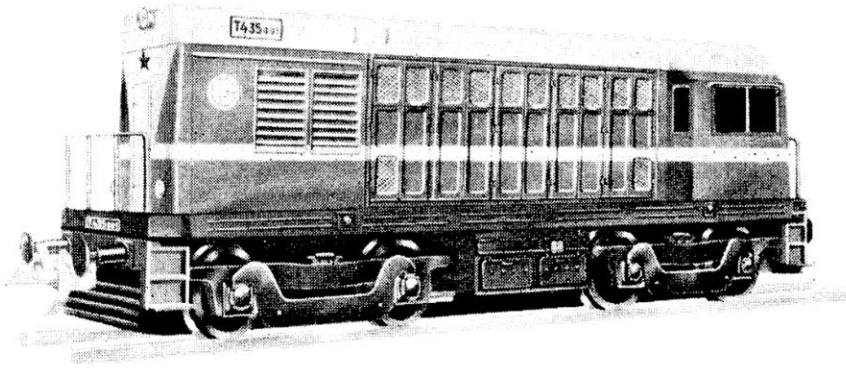
Spur N
CSD Diesellok T 449



PIKO
MODELLBAHN

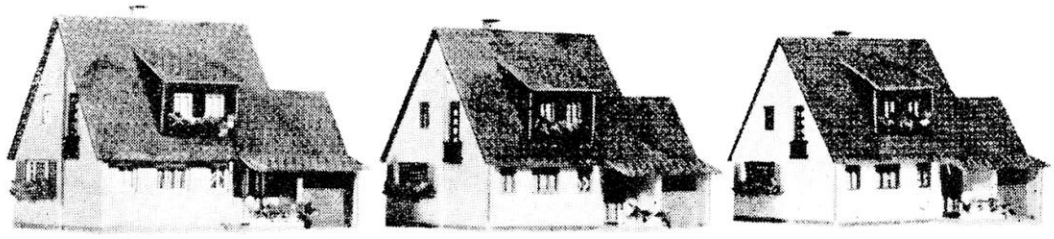


Güterzug-Packwagen
und
dieselelektrische
Lokomotive T 435
der CSD

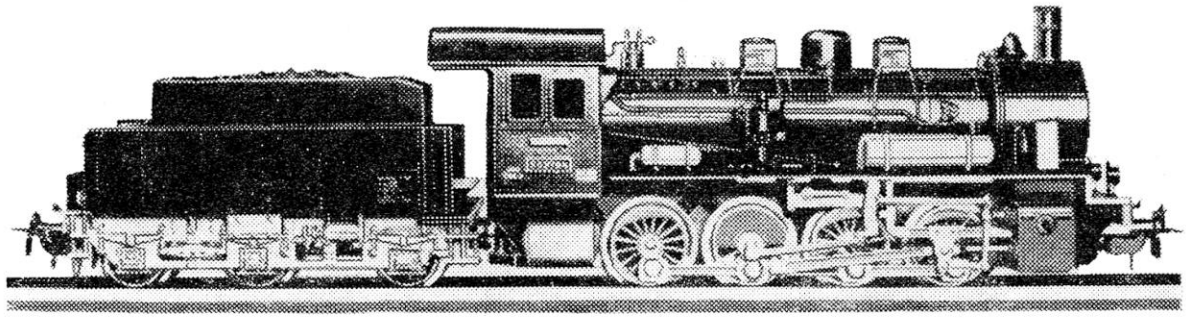


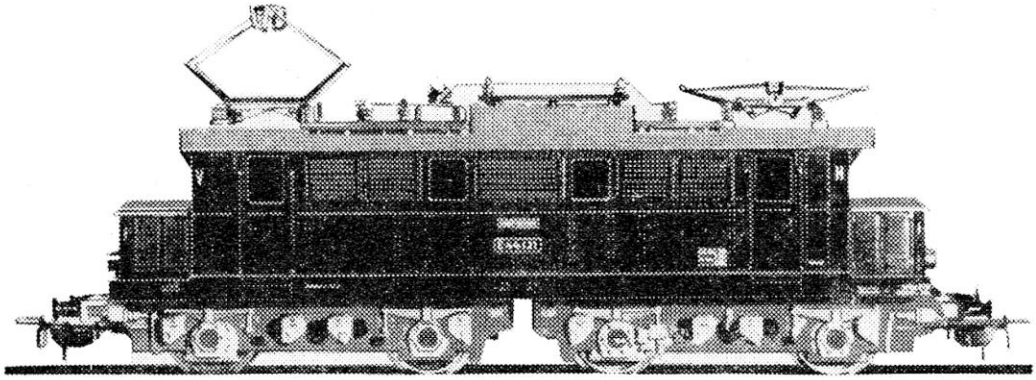
TT
Zeuke

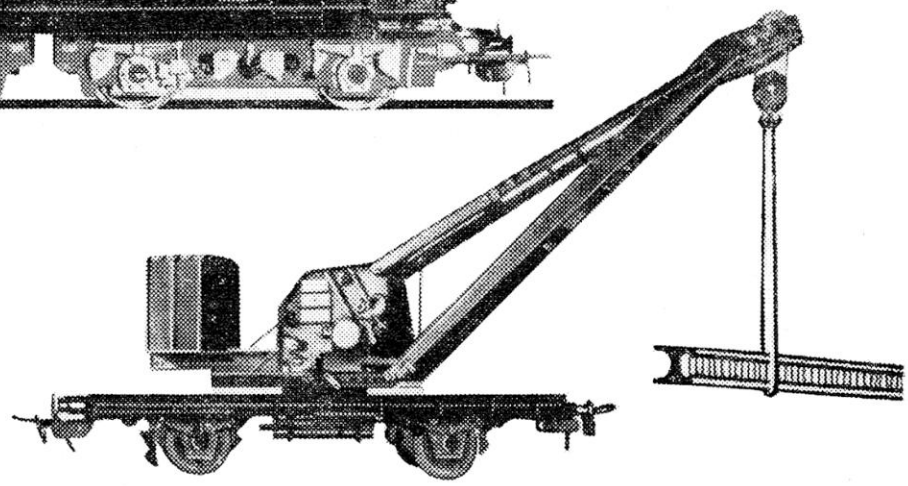
Siedlungshäuschen
für TT



VERO







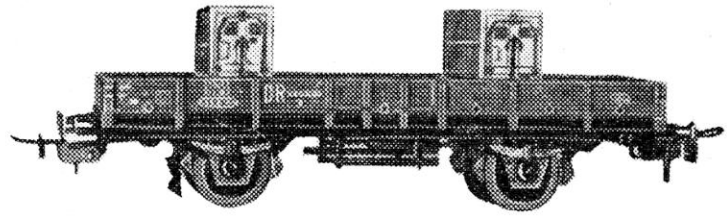
H0

Güterzuglok BR 55

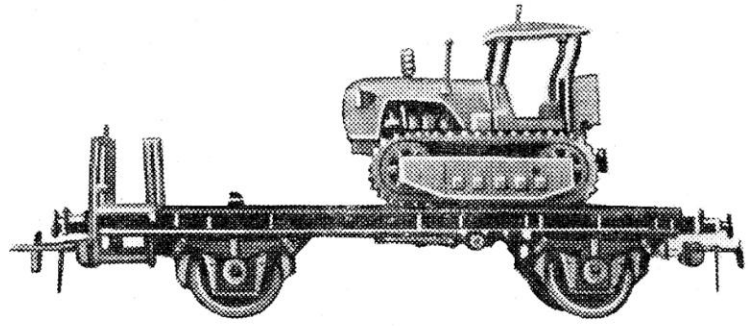
E 44

10 t-Kranwagen

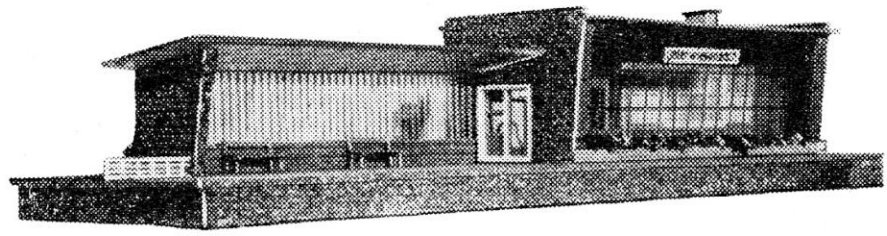
Niederbordwagen
mit 2 Bahnbehältern



Plattformwagen
mit Raupenschlepper



H0-Bahnhof
Unterwiesenbach



alle Feinheiten des großtechnischen Vorbildes im Plastgehäuse wiedergibt. Die Oberleitungsbügel sind mit einem Potential der Radstromabnehmer verbunden, wodurch sie zur Stromabnahme benutzt werden können. Antrieb erfolgt von zwei Motoren über vier Achsen und Stromabnahme über acht Räder. Die Stirnlampen sind mit Similisteinen ausgelegt, Lüp 172 mm.
Das Wagensortiment „H0" wird durch einen Kranwagen und Niederbordwagen mit zwei Bahnbehältern der Firma Dietzel, Leipzig, und einen Plattformwagen mit Bremserhaus (neue Ausführung mit Bremsgestänge), einen Plattwagen mit Bühne, Bremsstand und Beladung (neue Ausführung mit Bremsgestänge), einen Rungewagen mit Bühne und Bremsstand (neue Ausführung mit Bremsgestänge), einen Rungewagen mit Bremserhaus (neue Ausführung mit Bremsgestänge) der Firma Ehlke, Dresden, bereichert.
Von der Firma Pilz erscheint im 1. Halbjahr 1967 eine elektro-magnetische Dreiwegweiche.
Vom VEB Vero (früher OWO) werden ein Güterschuppen, ein Landschaftsstück mit Burgruine und der Bahnhof Unterwiesenbach als Zubehör für „H0" angeboten.

R. Kilz

6. Modelleisenbahnausstellung der AG Ostritz wieder ein voller Erfolg!

Am 2. Oktober 1966 pünktlich um 10 Uhr öffnete die diesjährige 6. Modelleisenbahnausstellung der AG Ostritz im Kreisklubhaus der Jugend in Görlitz ihre Pforten.

Namhafte Vertreter von Behörden, Parteien, Massenorganisationen, Presse und Funk sowie auch geladene Gäste wohnten der feierlichen Eröffnung bei. Der Vorsitzende des Bezirksvorstandes des Deutschen Modelleisenbahnverbandes, Vizepräsident opD der Rbd Cottbus, Reichsbahnoberrat Erdmann, sprach den Ostritzer und Görlitzer Modellbahnfreunden seine Anerkennung über die wohlgelungene und gut organisierte Ausstellung aus und wünschte den Beteiligten weiterhin Freude an dem schönen Hobby Modelleisenbahn. Weitere prominente Gäste waren der Vorsitzende des Rates des Kreises Görlitz, Genosse Kubach, sowie der Leiter des Reichsbahn-Amtsbezirkes Bautzen, Reichsbahnrat Gerhard.

Daß die Ostritzer eine gelungene Ausstellung gebracht haben, beweisen die vielen Besucher aus naher und ferner Umgebung. Gäste aus Thüringen, aus dem Harz und der Berliner Gegend waren keine Seltenheit während der Ausstellungszeit. Insgesamt sahen 14 500 Besucher 17 Heimanlagen in den Nenngrößen H 0, TT und N. Auf 600 m verlegtem Gleis verkehrten 97 Triebfahrzeuge, die 674 Wagen bewegten. 214 Weichen und Kreuzungen, 1600 m Kabel und 21 000 Lötstellen waren erforderlich, um die Anlagen betriebsbereit zu schalten. Zur Landschaftsgestaltung fanden 1800 Bäume und 1 (!!!) m^3 Streumaterial Verwendung.

Mit einer Anlage in der Nenngröße N war das Präsidiumsmitglied des polnischen Modellbahnverbandes LOK, Herr Waldemar Ney, vertreten. Neben vielen Eigenmodellen anderer Freunde brachte der polnische Modellbahner aus Wroclaw eine freundschaftliche Atmosphäre mit in die Ausstellung, die die Ostritzer hellauf begeisterte. Übrigens, wenn alles klappt, sind die Ostritzer und Görlitzer Freunde im nächsten Jahr Gäste einer dortigen Modelleisenbahnausstellung. Auch führende Mitglieder des Modellbahnverbandes der ČSSR waren Gäste der Ostritzer. Viele Modelle aus der befreundeten ČSSR waren für die Besucher in geschmackvollen Glasvitrinen ausgestellt, so daß es den Ostritzern gelungen ist, ihrer diesjährigen 6. Modelleisenbahnausstellung einen internationaien Charakter zu geben. Das dürfte übrigens die erste internationale Ausstellung dieser Art einer Arbeitsgemeinschaft in der DDR überhaupt sein.

Aber nicht die Internationalität der Ausstellung war entscheidend für den Erfolg dieser schönen Ausstellung. Die Bemühungen der Ostritzer, von Ausstellung zu Ausstellung nicht nur ihre Heimanlagen schlechthin zu zeigen, sondern von Jahr zu Jahr bessere Anlagen, höhere Qualität in der elektrischen Schaltung, höhere Betriebssicherheit und dazu noch eine höchstmögliche Perfektion in der Organisation sowie auch eine ansprechende und geschmackvolle äußere Gestaltung zu zeigen und zu erreichen, das sind die Faktoren, die den Ostritzern den bisher größten und schönsten Erfolg brachten. Nicht umsonst genießen die Ostritzer den Ruf, die schönsten Ausstellungen im Republikmaßstab zu gestalten.

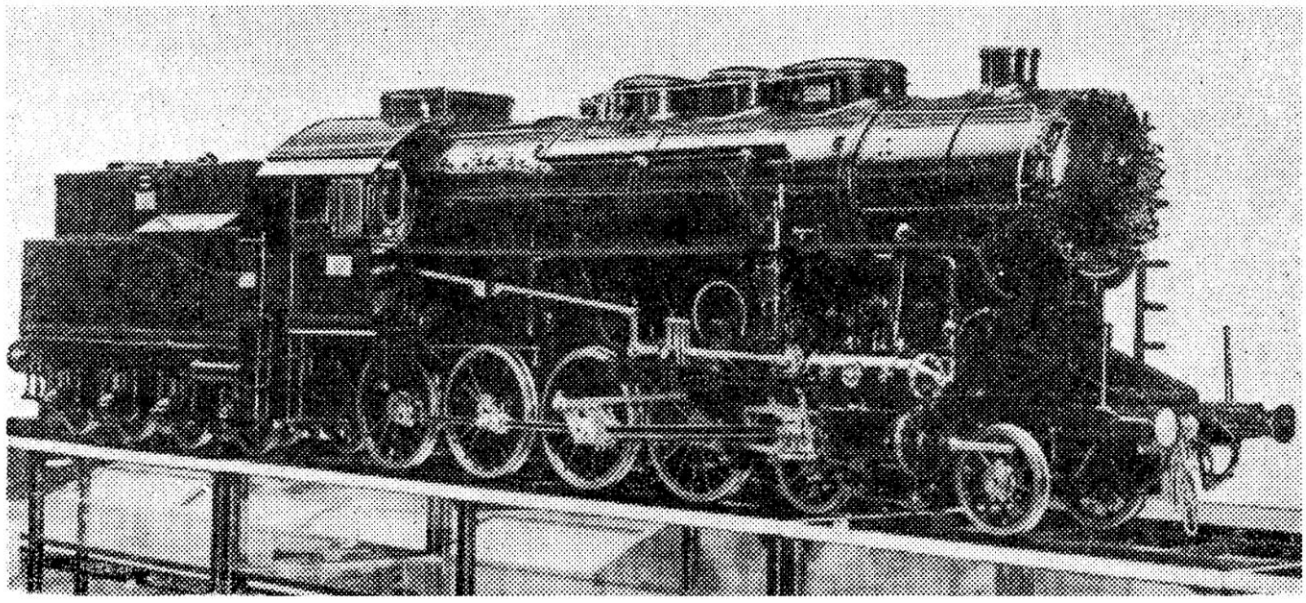
Neben einem Querschnitt durch die Sortimente der einzelnen Herstellerbetriebe konnte dank der freundlichen Unterstützung der Firmen das komplette Neuheitsprogramm der Leipziger Herbstmesse gezeigt werden. Auch größere Modelle im Maßstab 1 : 45 und 1 : 10 wurden von den volkseigenen Betrieben VEB Waggonbau Görlitz und VEB Waggonbau Niesky zur dekorativen Ausgestaltung der Ausstellungsfläche zur Verfügung gestellt. Insgesamt gesehen kann man den Ostritzern und Görlitzern nur nachsagen: Macht weiterso!

Klaus Schlobohm

MOROP-KONGRESS 1966 IN BUDAPEST

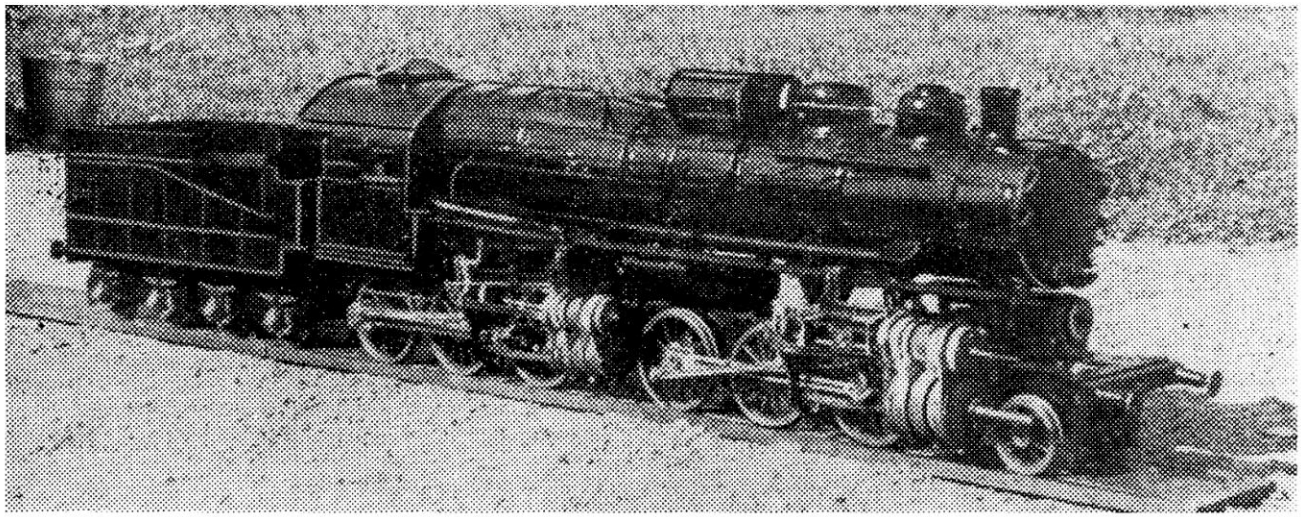
In der Zeit vom 3. bis 7. Oktober 1966 fand in Budapest der XIII. Internationale Modellbahnkongreß des europäischen Modellbahnverbandes „Morop" statt. Außeraem wurde zum gleichen Zeitpunkt der von den Modelleisenbahnern der Volksrepublik Ungarn, der ČSSR und der DDR veranstaltete Wettbewerb sowie eine Tagung der Eisenbahnpresse – FERPRESS – durchgeführt.

Am Montag, dem 3. Oktober 1966, begann mit der Eröffnung des Kongresses durch den Stellvertreter des Ministers und Generaldirektors der MAV, Herrn Dipl.-Ing. RÖDÖNYI, dem Direktor des Verkehrsmuseums Budapest, Herrn MESZARCS, dem Generalsekretär der Gewerkschaft der Eisenbahner Herrn SZABO, dem Präsidenten des Morop, Herrn Dipl.-Ing. SIEGWART, und Herrn Dipl.-Ing. SZEGÖ eine



Zum ersten Mal war es möglich, daß eine größere Delegation des Deutschen Modelleisenbahnerverbandes (DMV) am Kongreß teilnehmen konnte.

Reihe von ereignisreichen Tagen, denn die ungarischen Modellbahnfreunde hatten ein durch eisenbahntechnische Leckerbissen gewürztes, umfangreiches Programm zusam-



mengestellt. Die Eröffnung fand in fachgerechter Umgebung in Mitten herrlicher Modelle im Maßstab 1 : 5 in der Kuppelhalle des Verkehrsmuseums statt.
Gleich im Anschluß daran eröffnete Frau Prof. Dr. REHBEIN die Gastausstellung des Verkehrsmuseums Dresden „Modellbahnen gestern und heute". In dieser Schau sind die ganze Entwicklung der Spielzeugeisenbahn von etwa 1900 bis zur Modelleisenbahn an Hand von Originalstücken und die Entwicklung in unserer Republik seit 1945 dargestellt, wobei auch die Anwendung der Modellbahntechnik für die Wissenschaft nicht vergessen wurde. Einen Überblick über den Modellbau in Europa gab die Ausstellung der Modelle der Teilnehmer am Wettbewerb. Hier konnten die Einsender aus der DDR schöne Erfolge verbuchen, denn in den Gruppen A 1 und C 1 wurden erste und zweite Plätze errungen.

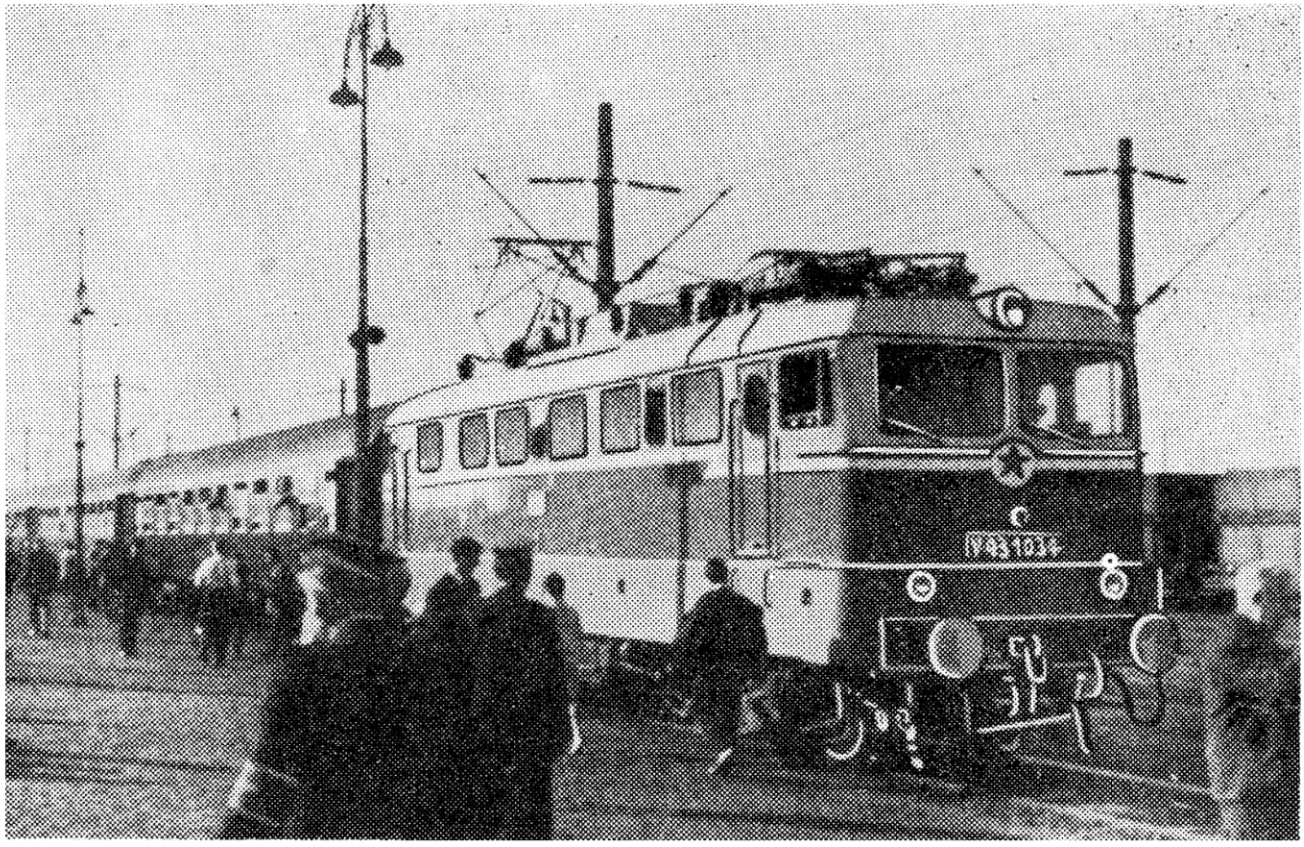
Drei Modellbahnanlagen der Baugrößen H 0 belebten die ganze Ausstellung und trugen zum guten Gelingen bei. Das war eine Anlage der Potsdamer Modellbahnfreunde mit einem Modell Potsdam-Hbf.,

Brücke über dem Templiner See im Zug des Berliner Außenringes.

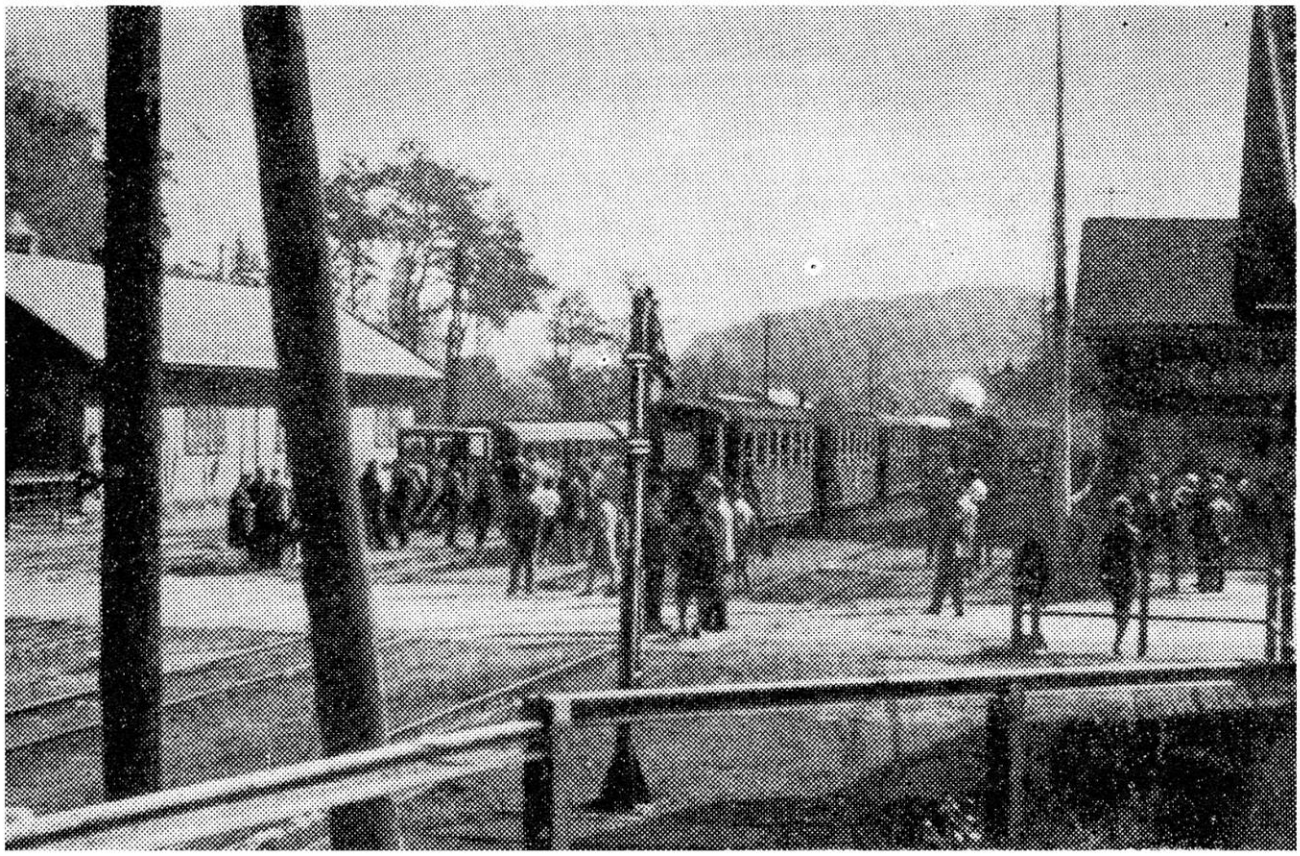
Die Anlage „Harzquerbahn" stammte aus Wernigerode, und die AG „Friedrich List" (Leipzig) zeigte eine große Anlage mit einem allgemeinen Thema. Der Abend vereinte dann die Kongreßteilnehmer zu einem Filmabend im Verkehrsmuseum. Dabei wurden Filme aus Ungarn und der Schweiz gezeigt. Der von einem Schweizer Amateur hergestellte Film hatte den Bau einer Modell-Lok der Baugröße 0 zum Inhalt.

Der Mittwoch brachte die erste große Exkursion nach der nordöstlich von Budapest gelegenen, 180 km entfernten Industriestadt Miskolc. Vom Ostbahnhof begann mit dem Morop-Sonderzug, bestehend aus einer E-Lok der Reihe V 43 1036, den UIC-Wagen Ba 3358, 3379, 3332, WR 217, Ba 3364, 3373, 3312, die Fahrt. Die Fahrzeit betrug einschließlich eines zehnminütigen Aufenthaltes in Hatvan zur Besichtigung einer am Bahnhof als Denkmal aufgestellten Lokomotive 130 Minuten. Nach der Ankunft in Miskolc Weiterfahrt mit Straßenbahn-Sonderwagen zum Bahnhof der PERECESer Kleinbahn. Diese 1000-mm-Bahn dient der Versorgung einer Kohlengrube und dem Abtransport ihrer Rohstoffe nach Miskolc. Interessanterweise ist dort ein etwa 2 km langer Tunnel vorhanden, für dessen Profil extra Personenwagen vorhanden sind. Die Wagen zum Kohletransport sind ohnehin nur im kleinen Tunnelprofil zu finden.

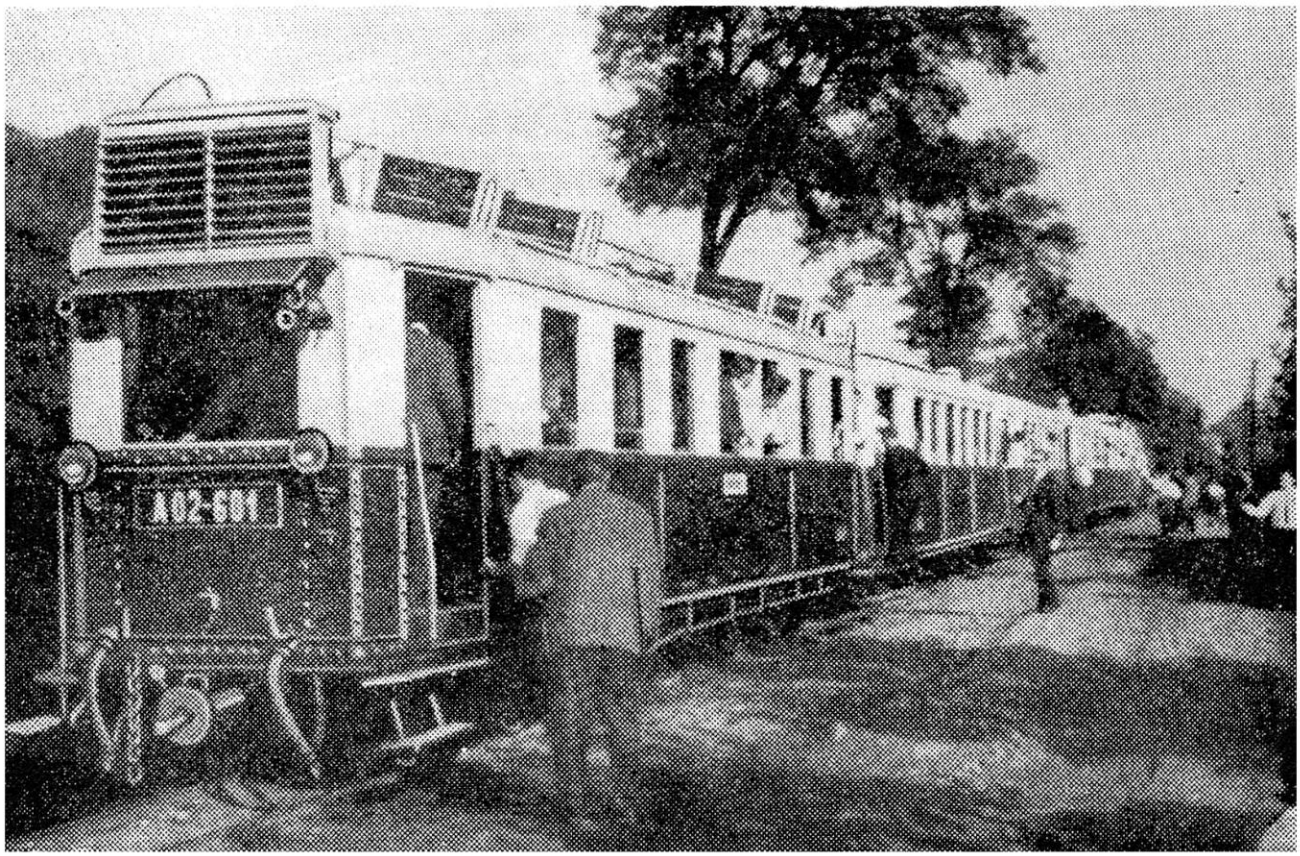
Dann ging es mit der Waldbahn (760 mm LAEV) in das Buchengebirge (Bükk) nach Lillafüred. Es verkehren dort Triebwagenzüge, gebildet aus Triebwagen, Beiwagen, Beiwagen, Triebwagen usw. ohne Klingelleitung zur Verständigung der Führer. Nach einem Aufenthalt in Lillafüred, einem reizenden Erholungsort im Buchengebirge, ging die Fahrt wieder zurück nach Budapest.



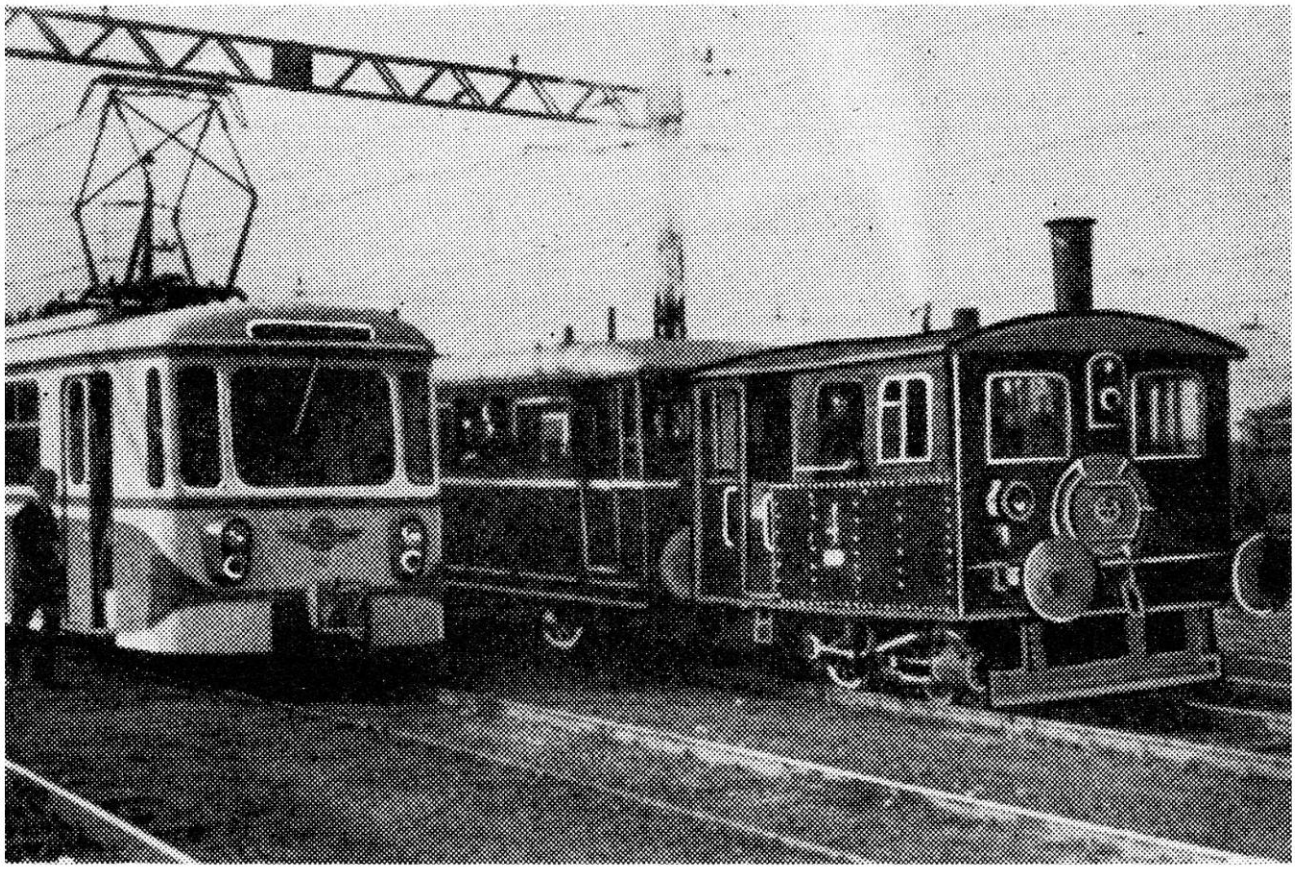
Morop-Sonderzug in Hatvan



Endbahnhof der Pereceser Kleinbahn (100 mm Spurweite) mit Morop-Sonderzug.
Links im Bilde die Zuggarnitur für den Tunnel.

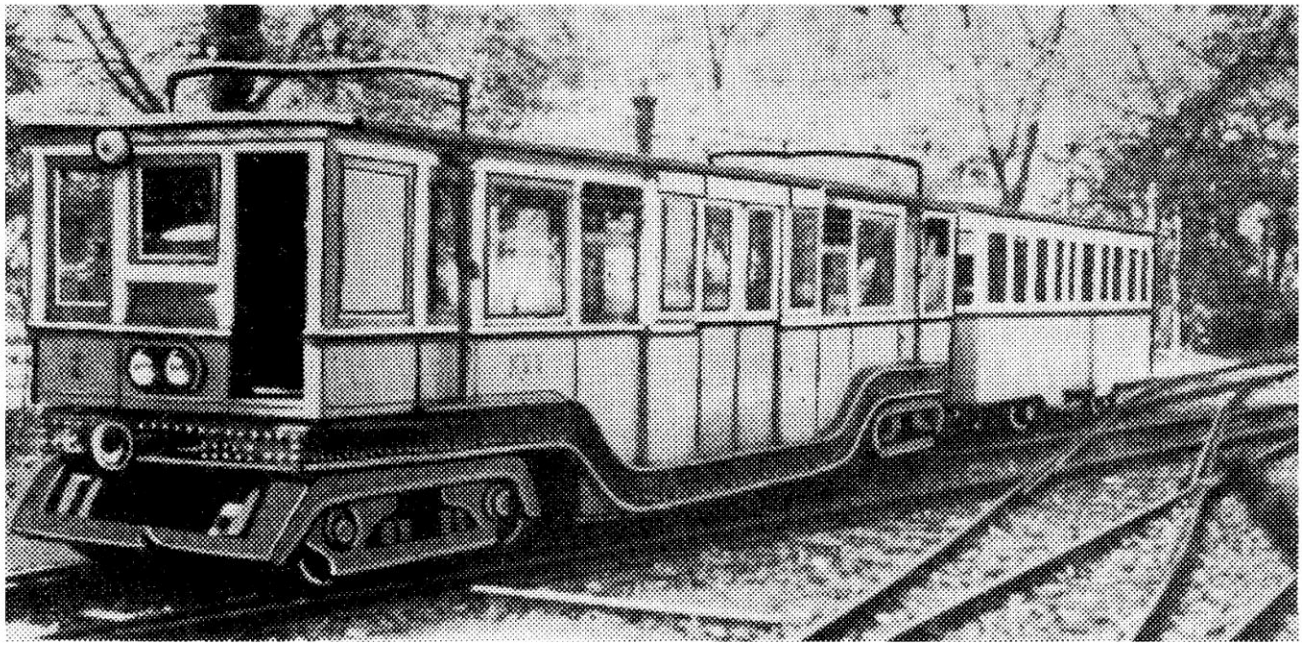


Der Morop-Sonderzug der Waldbahn Láev (760 mm) kurz vor der Abfahrt nach Lillafüred

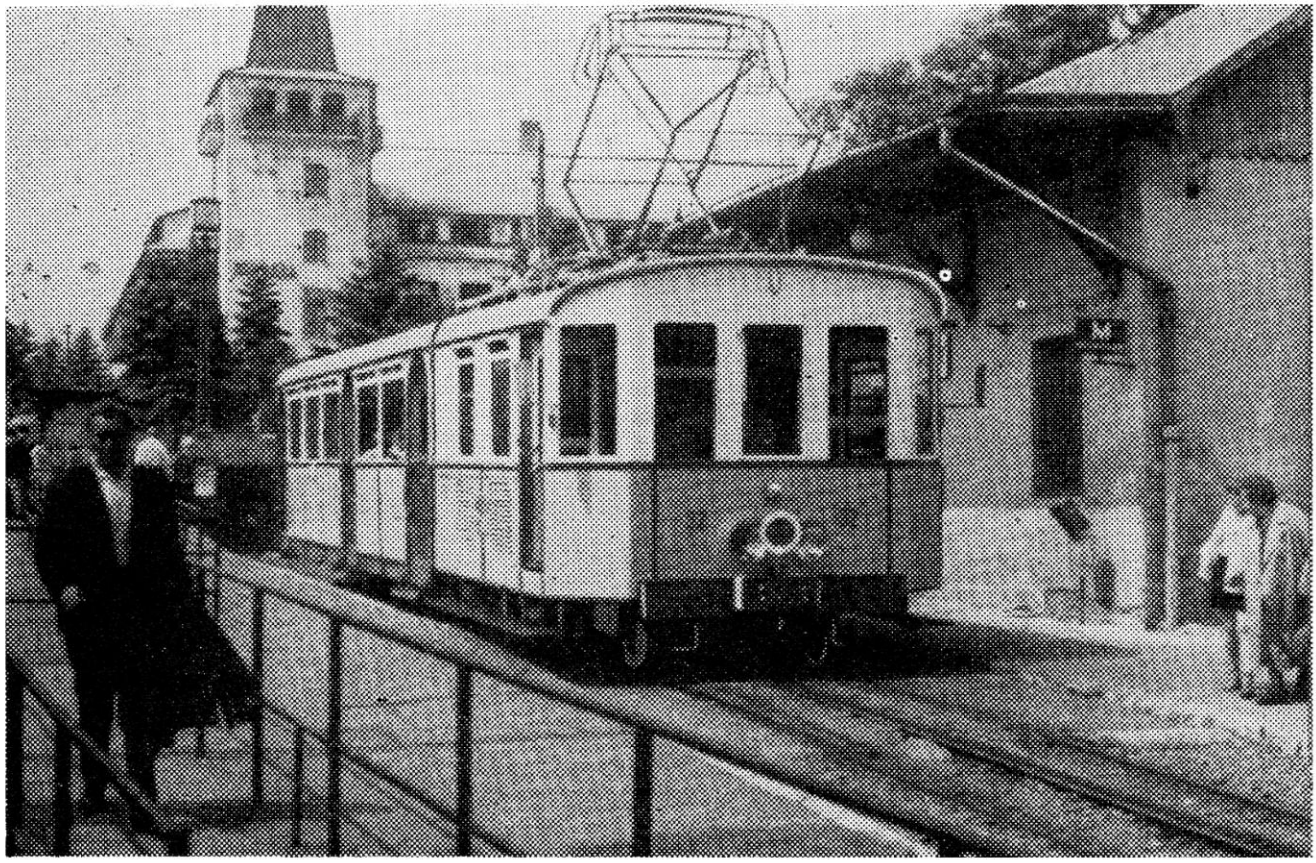


Historisch und modern präsentierte sich die Vorortbahn

Am Donnerstag, dem 6. Oktober 1966, waren am Vormittag getrennte Exkursionen vorgesehen. Einmal eine Fahrt mit der Vorortbahn (BHEV) von Budapest Margaretenbrücke nach SZENTENDRE und zum anderen die Besichtigung einer Lokomitivausstellung am Südbahnhof. Dort waren Lokomotiven aus etwa hundert Jahren ungarischen Lokomotivbaus zu sehen. Die Fahrt mit der Vorortbahn begann an der



Die Budapester U-Bahn an der Endstation Stadtwäldchen



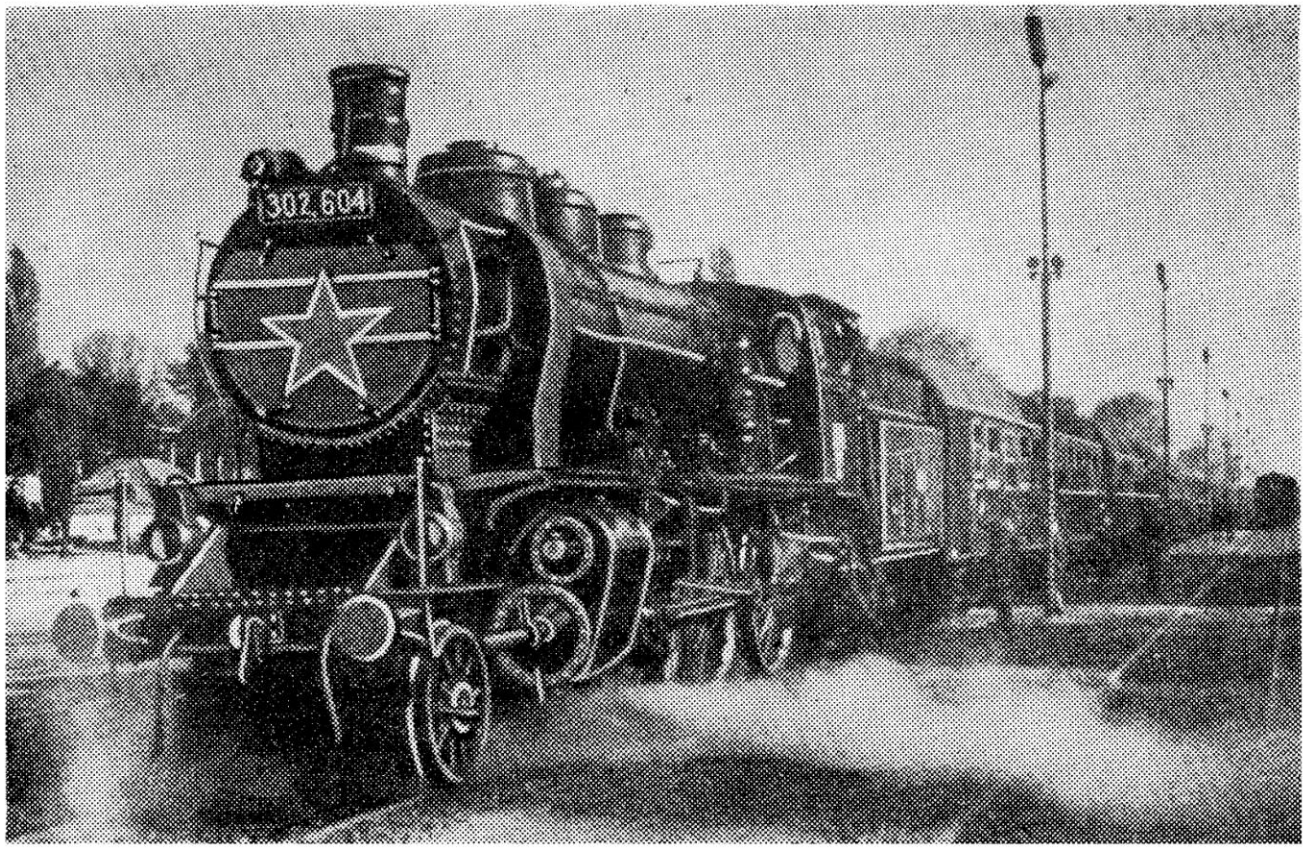
Zahnradbahnstation auf dem Freiheitsberg

Margaretenbrücke mit einem modernen Triebwagenzug Baujahr 1964 und wurde zur Freude aller mit einer alten Straßenbahnlok und Holzwagen fortgesetzt. Nachmittags wurde der Zahnradbahn und der Pioniereisenbahn auf dem Freiheitsberg ein Besuch abgestattet. Die etwa 11 km lange Strecke der Pioniereisenbahn führt durch ein landschaftlich schönes Gebiet und findet im Tal wieder Anschluß an die Straßenbahn. Dadurch kann man von der Stadt aus eine Rundreise mit vier Verkehrsmitteln, nämlich Bus, Zahnradbahn, Pioniereisenbahn und Straßenbahn unternehmen.

Die Generalversammlung des Verbandes „Morop" fand abends im Restaurant „HUNGARIA" statt. Dabei wurden die Ergebnisse der Tagungen bekanntgegeben und der alte Präsident, Herr Dipl.-Ing. Siegwart aus der Schweiz, verabschiedet und neben Herrn Füchsel zum zweiten Ehrenpräsident ernannt. Herr Siegwart führte nun den neuen Präsidenten, Herrn Desbarax in sein Amt ein und dankte dem Veranstalter für die erlebnisreichen Tage. Als nächster Kongreßort wurde Bilbao in Spanien bestimmt. Am Kongreß nahmen 462 Personen teil. Sie verteilten sich auf die Länder in Bahnverwaltungen ausgedrückt, folgendermaßen: DB 63, DR 65, DSB 6, ČSD 35, FS 22, MAV 55, NS 29, ÖBB 15, PKP 5, RENFE 10, SBB 56, SJ 3, SNCB 14, SNCF 65, USA 12. Unter den amerikanischen Gästen befand sich der bekannte John Allen. In den Verband „Morop" wurden neu aufgenommen Spanien, England, Schweden.

Den Abschluß des Kongresses bildete nochmals eine ganztätige Exkursion nach dem Balaton, dem ungarischen Meer. Am Budapester Südbahnhof stand wieder die gleiche Garnitur bereit wie beim Ausflug nach Miskolc. Diesmal aber mit einer Dampflok der ehemaligen Südbahn, jetzige Reihe 302, bespannt. Die rassige 2-C-Lokomotive brachte den Sonderzug nach 115 Minuten Fahrzeit nach Siofok, am Südufer des Sees. Die dort aufgestellten 80 Jahre alten Lokomotiven sind noch für die abzweigenden Nebenbahnen in Betrieb.

Am Hafen von Siofok lag nun schon das größte Schiff der Balatonflotte, die „BELOJANNIS" bereit, um das begeisterte Mo-



Morop-Sonderzug in Siófok

dellbahnvolk über den See nach dem Kurort Balatonfüred zu fahren. Dann ging die Fahrt weiter zur Halbinsel Tihany. Dort konnte die bekannte Abteikirche und das sich anschließende Museum besichtigt werden. Außer heimatgeschichtlichen Gegenständen war auch eine Ausstellung über die Schiffahrt auf dem Balaton zu sehen. Im Schein der Abendsonne gingen die für alle Teilnehmer unvergeßlichen Tage des XIII. Morop-Kongresses zu Ende.

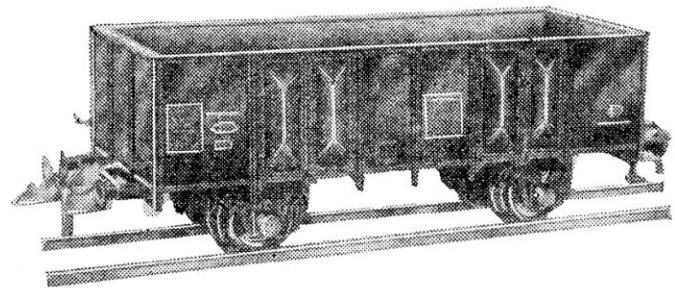
In Siofok am Hafen wurde der Kongreß vom alten und neuen Präsidenten sowie den Gastgebern offiziell beendet. Unser Dank gilt den Veranstaltern für die herrlichen Tage in Budapest, für die vorzügliche Abwicklung aller Programmmpunkte und nicht zuletzt für den an Hochsommer erinnernden Sonnenschein, der alles noch einmal so schön erscheinen ließ. Nochmals herzlichen Dank unseren ungarischen Modellbahnfreunden für die Tage des XIII. Morop-Kongresses.

K. H. Brust

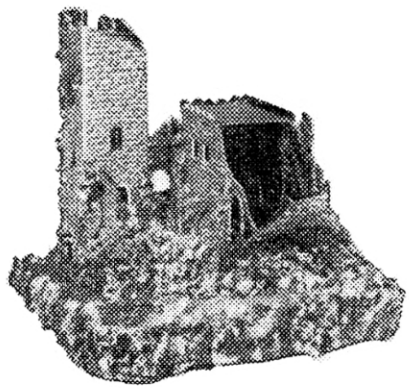
O-WAGEN

BAUGRÖSSE TT

(siehe auch Bauanleitung Seite 20)

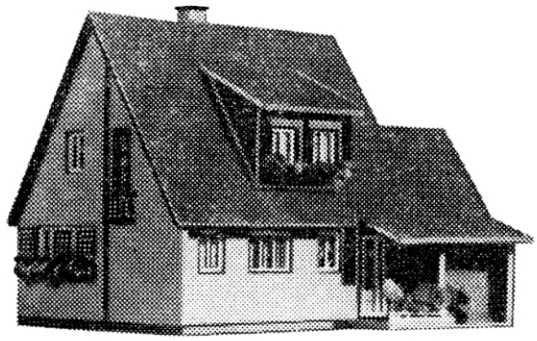


OWO MODELLE



DURCH VEREINIGUNG
FÜHRENDER
SPIELWARENBETRIEBE
DES ERZGEBIRGES
LEISTUNGSFÄHIGER
UND STÄRKER !

UNSER ZIEL :
UNTER NEUEM
FIRMENZEICHEN UND
NEUER FIRMA
NOCH MEHR
UND BESSERE
ENTWICKLUNGEN !



OWO MODELLE
EIN BEGRIFF FÜR JEDEN
MODELLBAHNFREUND

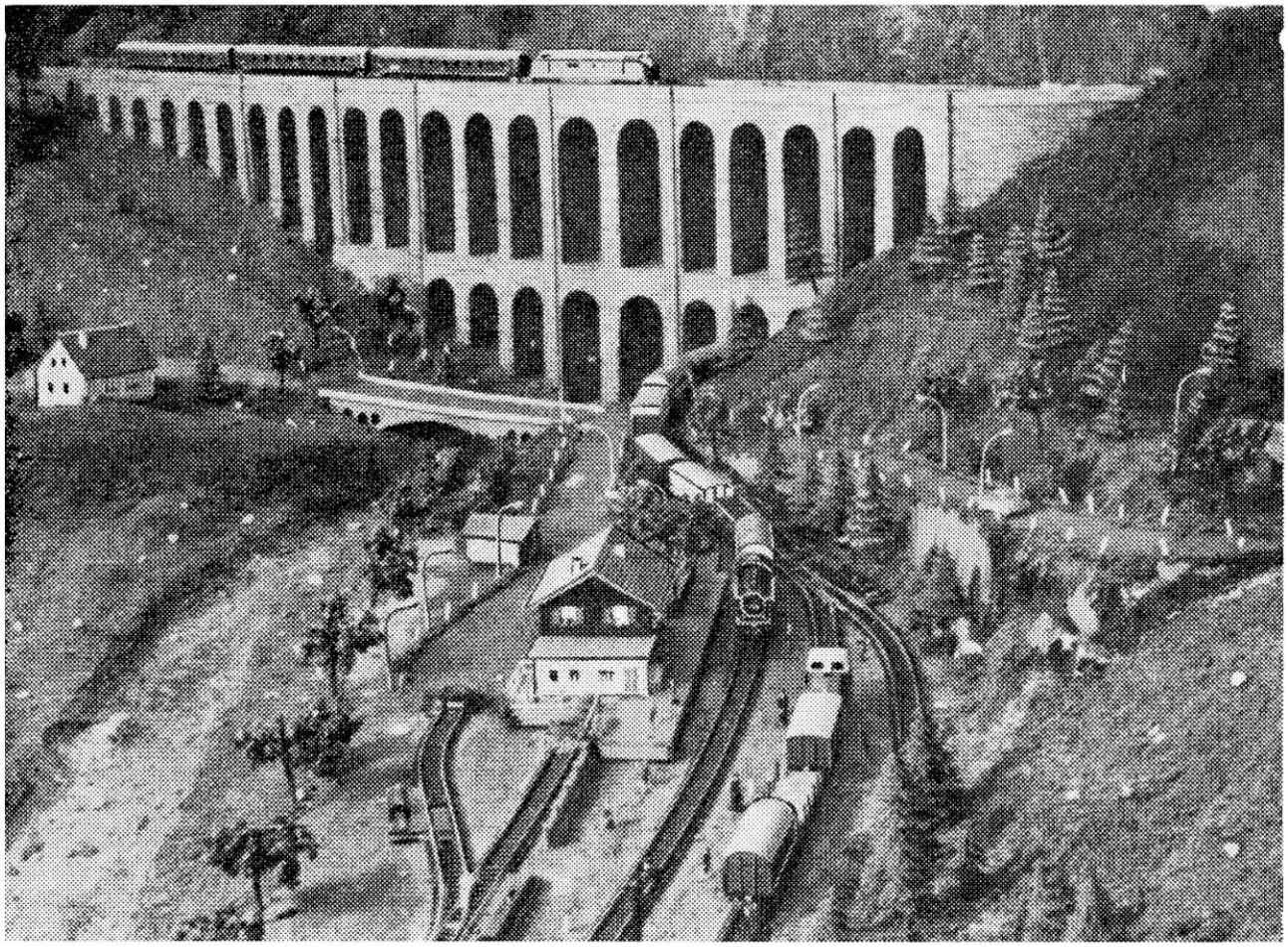
Gegen Einsendung von 0,05 MDN
wird Jhnen unser neuer Prospekt für 1966 zugesandt·

VERO

VEB VEREINIGTE ERZGEBIRGISCHE
SPIELWARENWERKE·OLBERNHAU / ERZGEBIRGE

DIE MULDENTALBAHN IN SPUR „TT"

Sind Sie schon einmal durch das Muldental von Grimma kommend über Rochlitz, Wechselburg, Lunzenau, Rochsburg, Amerika bis Penig gefahren, dann haben Sie ein idyllisches Stück Heimatland durchfahren. Es lohnt sich, an langen Wochenenden eine Fahrt in das Muldental zu unternehmen. Die Bahn fährt teils am linken, teils am rechten Ufer durch Tunnel und über Brücken. Zwischen Wechselburg und Lunzenau fahren wir durch die Göhrener Brücke, über die die Strecke Leipzig–Karl-Marx-Stadt führt.



Gerade dieses Teilstück mit der Göhrener Brücke hat uns Modelleisenbahnern besonders gut gefallen, und wir bauten unsere Muldentalbahn.

Nun ist sie inzwischen einige Jahre alt, und wir haben uns daher entschlossen, die Muldentalanlage zu renovieren und etwas umzugestalten.

Die bisherige, auf der Göhrener Brücke als kleiner Kreis dargestellte Strecke Leipzig–Karl-Marx-Stadt haben wir zur Verbesserung und Verschönerung der Anlage verändert.

Diese Strecke verläuft jetzt über die gesamte Länge der Anlage. Im verdeckten Teil besteht jetzt eine Verbindung mit der Talstrecke. Durch diese konstruktive Veränderung haben wir nicht nur ein schöneres Geländebild, sondern auch bessere Fahrmöglichkeiten erhalten.

Wie schon die Überschrift besagt, haben wir unsere Anlage in Spur „TT", Maßstab 1 : 120, angefertigt.

Wir möchten Ihnen unsere neue Anlage vorführen.

Auf der oberen Strecke Leipzig–Karl-Marx-Stadt fährt ein Güterzug über die Göhrener Brücke in Richtung Karl-Marx-Stadt. Er muß auf der Blockstelle halten und den entgegenkommenden Eilzug Karl-Marx-Stadt–Leipzig vorbeilassen.

Nach dem Passieren des Eilzuges und der Weiterfahrt des Güterzuges passiert ein

Personenzug als Wendezug die Göhrener Brücke in Richtung Karl-Marx-Stadt. Auf der Talstrecke steht auf dem Bahnhof Lunzenau ein Personenzug in Richtung Rochlitz und wartet auf den Gegenzug. Die Lok, Baureihe 92, hat gerade einige Waggons in das Anschlußgleis des Sägewerkes geschoben und wartet dort auf das Freiwerden der Bahnhofsgleise.
Sie haben Gelegenheit, sich dieses selbst anzusehen.

Die Ausstellung findet im „Hans-Haus", Grimmaische Straße, in der Zeit vom 26. November bis 18. Dezember 1966 statt.
Die Ausstellung ist
werktags von 13.00–19.00 Uhr und
sonntags von 10.00–19.00 Uhr
geöffnet!

In zwei Etagen finden Sie:
Die Automatik –
Anlage der Gruppe Nord,
die technische Anlage
der Gruppe Nordost,
eine Anlage in Spur „TT"
der Gruppe Kulturhaus Leipzig,
die Oberweißbacher Bergbahn
der Gruppe Kulturhaus „Schwarzer Jäger",
die Fährschiffanlage „Saßnitz – Trelleborg" der Gruppe Südwest,
eine Anlage der österreichischen Arlbergbahn der Gruppe Centrum,
den Bahnhof Leipzig-Plagwitz
der Gruppe „Helmholtzschule",
Straßenbahnmodelle im Maßstab 1 : 10
in Funktion der Gruppe Nahverkehr,
die Geschichte der Eisenbahn im Modell
in 5 Bildern, auf Geländestücke
mit Funktionsmodellen,
der Roket-Adler-Reno-P-8-Dieseltriebwagen,
viele Eigenbaumodelle und natürlich die oben schon beschriebene Muldentalbahn.

Es lohnt sich wirklich, diese Ausstellung zu besichtigen, denn sie gibt nicht nur einen interessanten Einblick in die Arbeit der Arbeitsgemeinschaft, sondern sie veranschaulicht den Verkehrsablauf und die Arbeit bei der Deutschen Reichsbahn und wird manchem Besucher Anregung geben, sich selbst eine kleine Anlage zu bauen bzw. in unserer Arbeitsgemeinschaft mitzuarbeiten.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband
Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List", Leipzig

IHR FACHGESCHÄFT FÜR MODELLEISENBAHNEN UND POLYTECHNISCHE ELEKTRO-SPIELWAREN

LEIPZIG O5
ERNST-THÄLMANN-STRASSE 83

KONSUM
GENOSSENSCHAFT
LEIPZIG-NORDOST . VST 3134/709

WIR FÜHREN ERZEUGNISSE DER FIRMEN

PIKO, ZEUKE, HERR, GÜTZOLD, SCHICHT, RARRASCH,
OWO, AUHAGEN, U. A.

1:120

TT ist nicht zu groß,
denn man kann die interessantesten Anlagen schon auf einem normalen Tisch aufbauen. Der Wunsch nach langen Zügen und weiten Strecken wird mit der Zeuke-TT-Bahn erfüllt. Die gleiche hervorragende Vorbildtreue, wie sie bei Bahnen größerer Spurweite vorausgesetzt wird, weist auch die TT-Bahn auf.

TT ist nicht zu klein,
denn im Maßstab 1:120 lassen sich feinste Details noch exakt wiedergeben. Man braucht also in der Nenngröße TT auf Vorbildtreue nicht zu verzichten. Auch die Betriebssicherheit entspricht allen Anforderungen.

TT ist richtig,
denn TT liegt im idealen Schnittpunkt privater Wünsche und industrieller Möglichkeiten. Hierin liegt der große Erfolg der Zeuke-TT-Bahn. Ein reichhaltiges Sortiment an Fahrzeugen und Zubehör, im Fachhandel erhältlich, gestattet vorbildgerechten Anlagenbau. Der weitblickende Modellbahnfreund entscheidet sich deshalb für TT.

TT Zeuke

Unser Katalog 1966/67 ist im Fachhandel erhältlich.
Eine Neuauflage des Anleitungsheftes „Ins richtige Gleis mit der TT-Bahn" und des „Gleisplanheftes" ist in Vorbereitung.

ZEUKE & WEGWERTH KG
ABT. KUNDENDIENST
1055 BERLIN
STORKOWER STRASSE 154

„DAS ABC DES MODELLEISENBAHNERS"

2. Fortsetzung

Heute, liebe Modelleisenbahner, schauen Sie sich bitte nochmals die Abbildung des PIKO-Wagens aus dem vorigen Heft an und vergleichen Sie mit mir folgendes:

An der Seitenwand rechts sehen wir die Buchstaben MC und RIV. Diese weisen darauf hin, daß unser O-Wagen den „Vorschriften über die Benutzung von Wagen im internationalen Personen- und Güterverkehr" zwischen den sozialistischen als auch den kapitalistischen Staaten entspricht (MC). Das RIV- – Regolamento internationale Veicoli – Zeichen sagt aus, daß der Wagen entsprechend dem „Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr" von allen Bahnverwaltungen, die daran beteiligt sind, genutzt werden darf.

Sehen Sie an den beiden Ecksäulen des Abbildes (in Natura sind es ja vier!) die weißen Streifen? Auch mit diesen hat es eine besondere Bewandtnis. So bedeuten:

1 weißer Eckstreifen

Der Wagen hat nur eine Druckluftleitung (also ohne Bremse).

2 weiße Eckstreifen

Der Wagen hat eine im zwischenstaatlichen Verkehr zugelassene Güterzugdruckluftbremse.

2 weiße Eckstreifen, der untere in Trapezform, Spitze nach unten gerichtet

Der Wagen hat eine im zwischenstaatlichen Verkehr zugelassene, mit Umstellvorrichtung Güterzug–Personenzug versehene Güterzugdruckluftbremse.

Und nun noch einige Zeichen, die auf Modellbahnanlagen an den verschiedenen Güterwagen nicht fehlen sollten.

Dieses Zeichen befindet sich an den Langträgern der Wagen und bedeutet, daß er keine Ablaufrücken befahren darf.

Hier haben wir es mit einem Wagen zu tun, der mit Spurwechselradsätzen ausgerüstet ist. Das Zeichen finden wir am Wagenkasten rechts neben der Wagennummer.

REV	1	2

REV
1
2

Am Langträger der Wagen finden wir das nebenstehende Abbild. Es gibt Auskunft über die letzte **REV**ision (Untersuchung) des Wagens. Dazu werden im Feld 1 die untersuchende Stelle und im Feld 2 der Tag der letzten Untersuchung angegeben.

	m	t
a–a	3	24
b–b	5	26
c–c	7	28

In der Mitte am Langträger finden wir die Angaben über die Tragfähigkeit bei Verladung schwerer Einzellasten mit kleiner Auflagefläche (kommt auch oft im Modell vor!). Die Bezeichnung a–a sowie b–b und c–c sind entsprechend der Meter angebracht und ich darf den Wagen z. B. im Bereich a–a auf drei Meter Länge nur mit 24 t beladen.

Liebe Modellbahnfreunde! Ich habe versucht, in einem kurzen Auszug Euch mit den häufigsten Anschriften und Zeichen an Güterwagen vertraut zu machen, da ich der Ansicht bin, daß auch ein „Meb" sie beherrschen sollte. Bei Neubauwagen bitte ich jedoch, die im „Modelleisenbahner" erschienene Übersicht über die neue Beschriftung (Fahrzeugnummern) zu Hilfe zu nehmen. Mir bleibt nur noch zu hoffen, daß wir alle mit unserem Wissen etwas weiter gekommen sind und daß PIKO ebenfalls bei den Güterwagen die neuen Wagennummern anbringt.

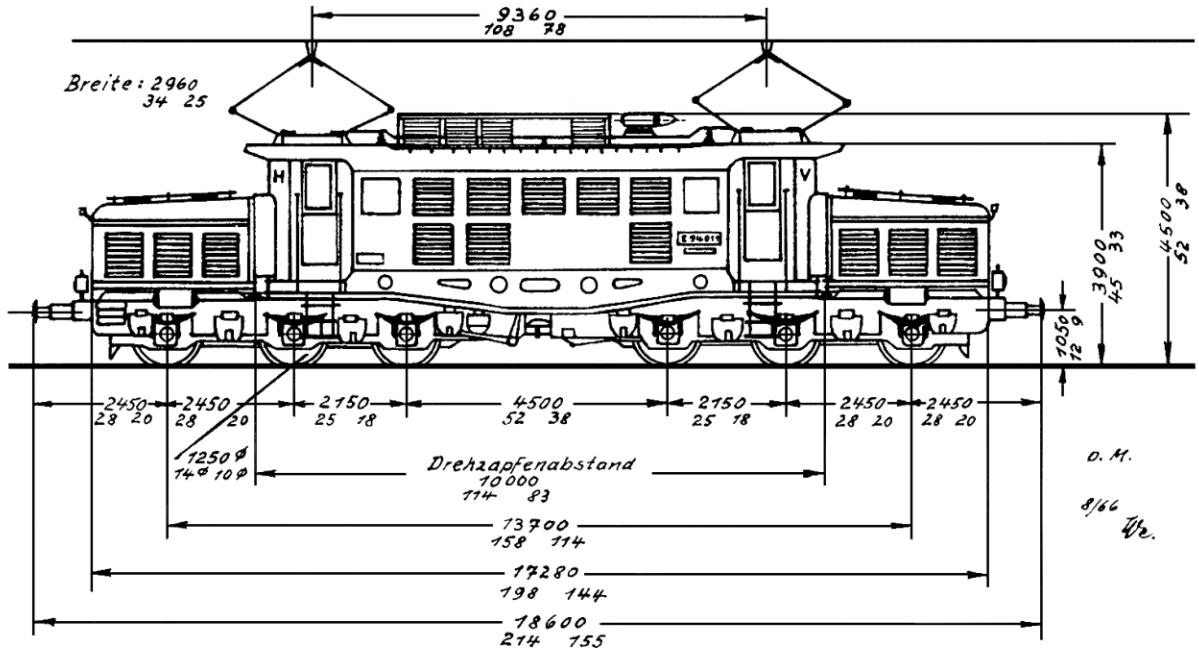
Herbert Zychla

Im nächsten Heft lesen Sie:

Kommt die ideale Modellbahnkupplung?

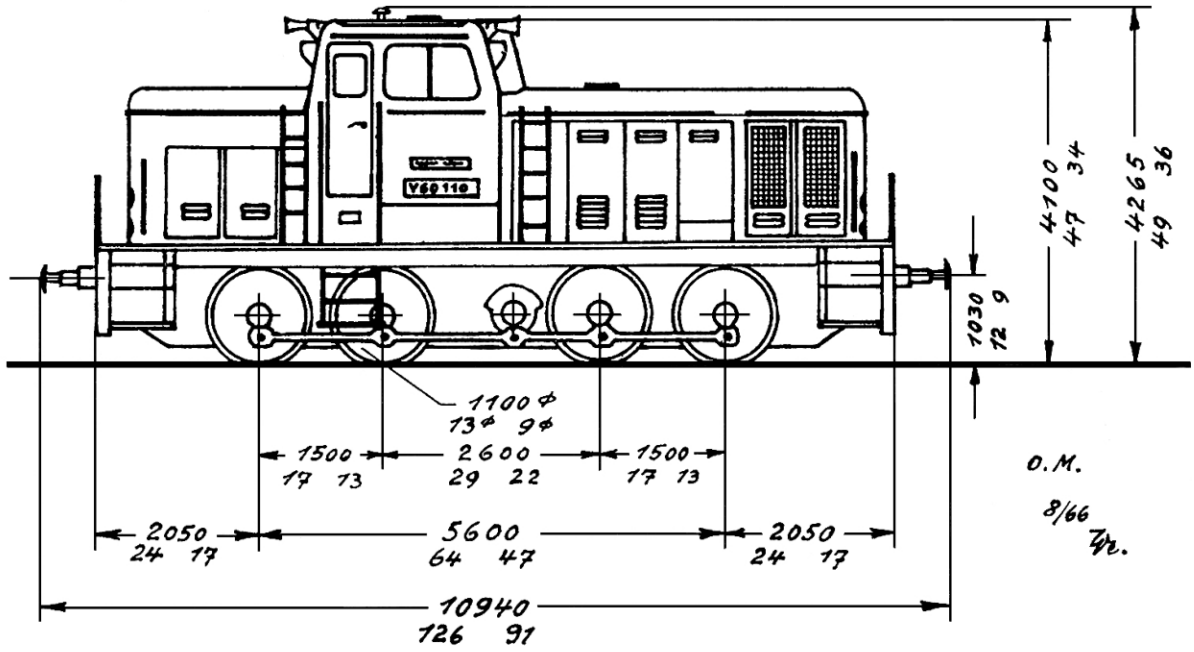
TT-Hilfszug (Fortsetzung)

Güterzuglokomotive Baureihe E 94



Höchstgeschwindigkeit	90 km/h	Lokdienstmasse	118,5 t
Treibraddurchmesser	1 250 mm	Anfahrzugkraft	37 000 kp
Achsfolge	Co'Co'	Stundenzugkraft	16 280 kp
Anzahl der Fahrmotoren	6	Dauerzugkraft	14 270 kp
größte Motorspannung	536 V	Stundenleistung (bei 68 km/h)	3 300 kW
Stromsystem	$16^2/_3$ Hz 15	Dauerleistung (bei 71 km/h)	3 000 kW

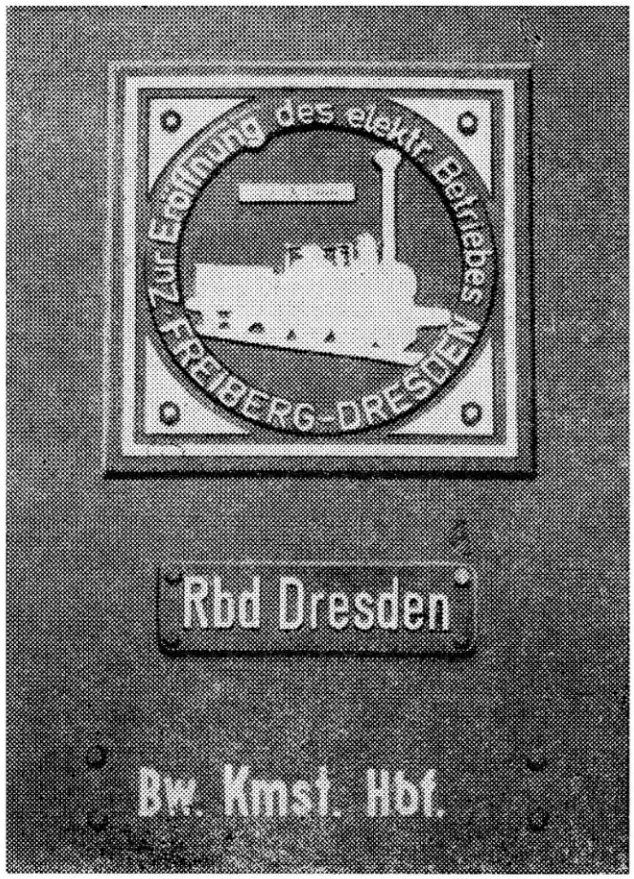
Diesellokomotive Baureihe V 60



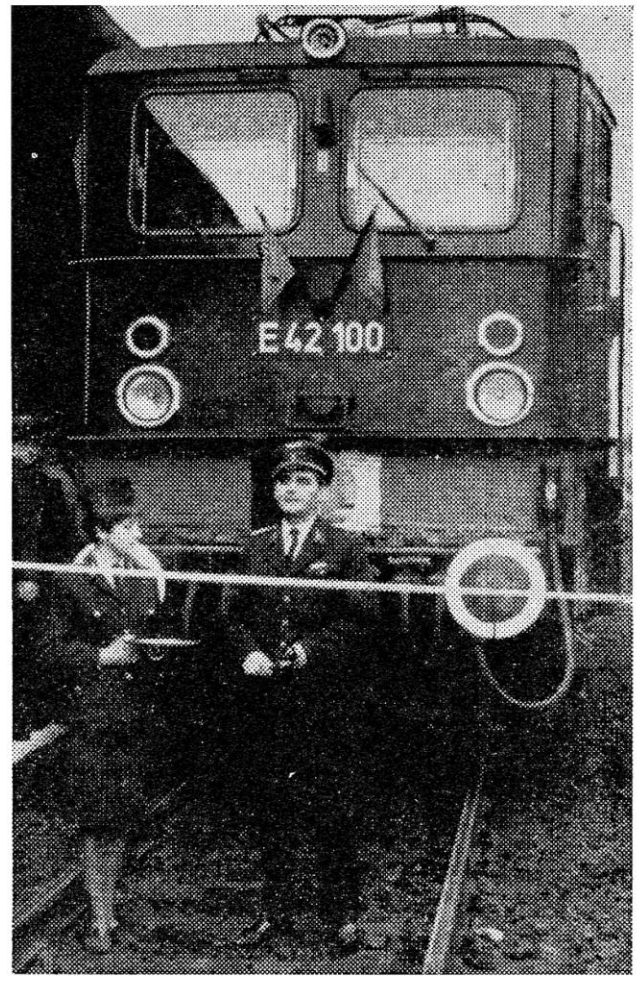
Streckengeschwindigkeit	60 km/h	Dauerleistung	600 PS
Rangiergeschwindigkeit (V max.)	30 km/h	Lokdienstmasse	58 t
Treibraddurchmesser	1 100 mm	Streckenzugkraft	12,2 t
Achsfolge	Bo'Bo'	Rangierzugkraft	18,5 t
Motor (Viertakt-Diesel)	12 KVD 21		

Ein großer Schritt vorwärts!

Am 23. September 1966 konnte wieder ein wichtiges Glied in der Kette der auf elektrischen Zugbetrieb umzustellenden Strecken der Deutschen Reichsbahn in Betrieb genommen werden. Es ist der Abschnitt Freiberg–Dresden, der in seinen Streckenneigungen und Gleisbögen an Gebirgsbahnen erinnert. Der elektrische Betrieb gestattet es, die Fahrzeiten durch den Wegfall des Schiebelokbetriebes auf der 25 ‰ Steigung zwischen Tharandt/Sachsen und Klingenberg-Colmnitz erheblich zu kürzen. So wird ein Schnellzug zwischen Dresden Hbf. und Freiberg etwa 25 min kürzer fahren und statt 60 min nur noch durchschnittlich 35 min Fahrzeit benötigen. Das ist für diese Strecke, die für keine höhere Fahrgeschwindigkeit als 90 km/h zugelassen werden kann, eine hervorragende Leistung.



Als Ereignis besonderer Art gestaltete sich die Eröffnungsfahrt. Die Übergabe der Strecke erfolgte traditionell mit dem Zerschneiden des weißen Bandes durch den Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen, Herrn Sobotta. Die als erste fahrplanmäßige nach Dresden kommende Lok E 42 100 des Eröffnungszuges erhielt aus der Hand des Vizepräsidenten des DMV, Herrn Prof. Dr. ing. habil. Kurz, eine Erinnerungsplakette zur Würdigung dieses Ereignisses. Diese, an beiden Lokseiten angebrachten Plaketten wurden von der Arbeitsgemeinschaft 3/7 „Freunde der Eisenbahn Verkehrsmuseum Dresden", gestiftet. Außerdem erhielt der Lokführer der E 42 100, Wolfgang Raabe, vom BW Karl-Marx-Stadt Hbf., vom VEB Piko eine Modellok E 44.



Der ganze Eröffnungszug bestand aus den Lok E 42 100, Fabrik-Nr. 11 11 17, geliefert im August 1966, E 42 093, Fabrik-Nr. 11 11 10, geliefert im Juni 1966, und 13 2achsigen Rekowagen.

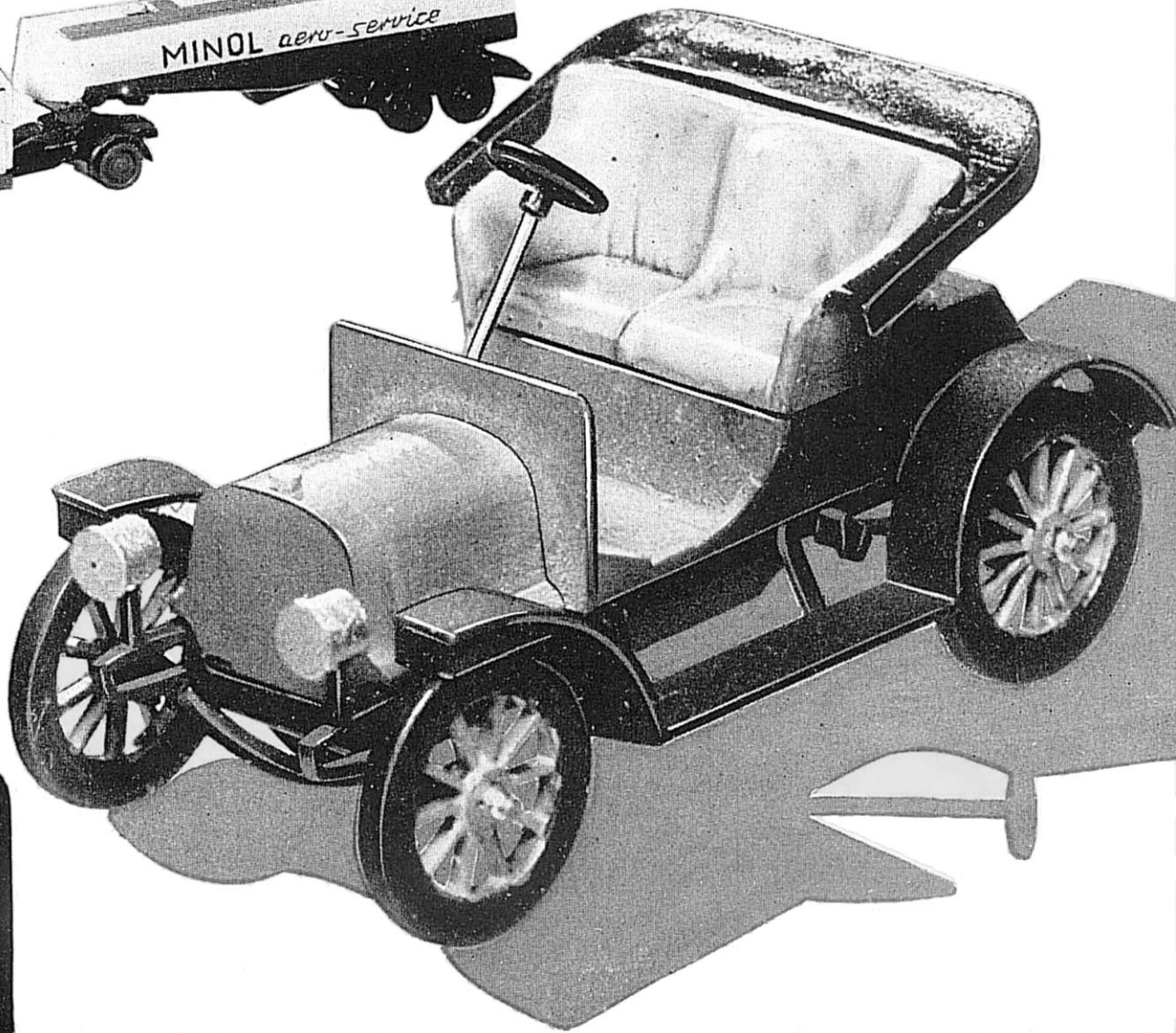
K. Brust

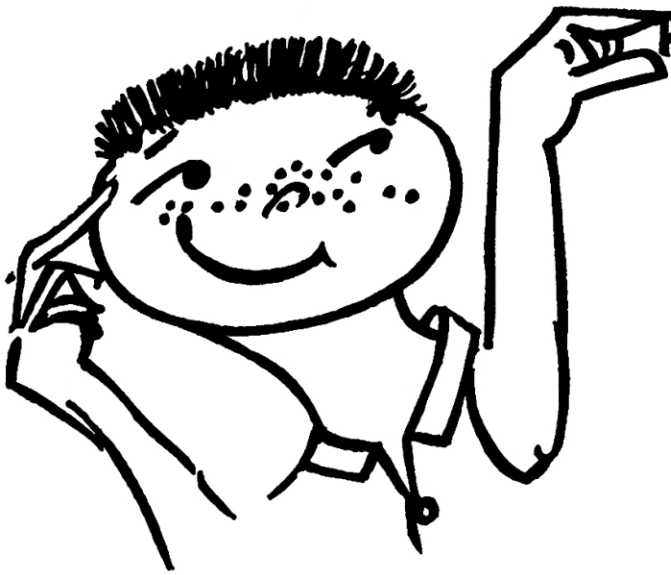
„das signal" 20/67 steht Ihnen Ende Februar Anfang März zur Verfügung.

ESPEWE Modelle

MODELLGETREU
MASSSTABGERECHT

VEB SPEZIALPRÄGEWERKE
9302 ANNABERG-BUCHHOLZ
FERNRUF: SAMMELNUMMER 2041
TELEX: KARL-MARX-STADT
057377 ESPEWE
TELEGRAMME: ESPEWE





KLEINE TIPS – GROSSE WIRKUNG

EINIGE NEUE GÜTERWAGEN FÜR TT

1. Allgemeines

Ein richtiger Modelleisenbahner ist ständig bestrebt, seine Modelleisenbahn zu vervollständigen und so abwechslungsreich wie möglich zu gestalten. Aus dem Interesse für das rollende Material der „großen" Eisenbahn resultiert sehr oft der Wunsch, möglichst viele Typen davon auch auf der Modelleisenbahn zu besitzen. Diesem Wunsch soll mit der vorliegenden Arbeit nachgekommen werden.
Die Vorbilder der beschriebenen Modelle sind in verschiedenen Ländern Europas wiederzufinden.
Auf das handelsübliche Untergestell für Güterwagen der Nenngröße TT werden zwei neue Wagenkästen aufgesetzt, so daß weitere Fahrzeuge entstehen.

2. Baubeschreibungen

2.1 **O-Wagen der FS (Italienische Staatsbahn)**

Das Vorbild dieses Wagens ist in Ganzstahl-Bauweise ausgeführt. Auf Grund seiner Einfachheit ist es besonders für den Modellbau geeignet.
Aus der Abwicklung des Wagenkastens, Teil 1, fertigt man den Rohbau an. Dabei ist auf eine exakte Ausführung der Biegung um die Biegekanten zu achten. Anschließend werden an den Ecken des Wagenkastens die Eckrungen, Teil 2, angebracht. Sie stehen am Boden über den Wagenkasten hinaus. Es folgen die Türrungen, Teil 3, die Seitenwandrungen, Teil 4, und die Stirnwandrungen, Teil 5. Die letzteren werden am unteren Ende erst dann umgebogen, wenn der Wagenkasten auf dem Untergestell befestigt wird.

Die oberen Kanten der Seiten- und Stirnwände werden mit dem Saumeisen, Teil 6, eingefaßt. Es ist aus Winkelprofil 1 x 1 zu fertigen und dem Oberkantenverlauf anzupassen. Es ist nicht in der Zeichnung aufgeführt.

Der senkrechte Schenkel des Winkelprofils wird innen an den Wagenkastenwänden befestigt. Der waagerechte ragt dann nach außen über die Oberkante des Wagenkastens. Danach werden noch die Türverschlußhaken, Teil 7, und die Haltegriffe, Teil 8 (diagonal versetzt), angebracht. Damit ist der Wagenkasten fertiggestellt.

Er wird folgendermaßen gestrichen:

Bodenunterseite, Anschriftenfelder[1])	schwarz
Übriger Wagenkasten außen	rotbraun
Wagenkasten innen	hellgrau
Anschriften	weiß

[1]) im rechten und linken Seitenwandfeld

Ist der Anstrich getrocknet, wird der Wagenkasten mit dem Untergestell verbunden, indem die Stirnwandrungen um die Kopfstücke des Untergestelles herumgebogen werden.
Der Wagen erhält eine Bremseinrichtung.

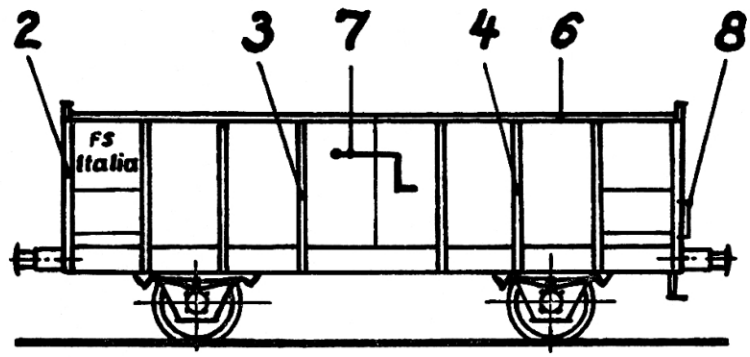
2.2 **O-Wagen der DR (Gattungsnummer 28)**

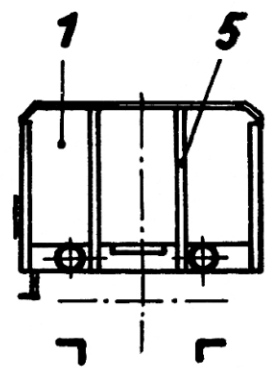
Dieser O-Wagentyp ist besonders für unsere Oldtimer-Freunde ausgewählt. Er wurde früher als Bauart „Münster" bezeichnet und zählt mit zu den Wagen der Länderbauarten. Die Wagen dieser Gattungsnummer stehen auf der Ausmusterungsliste.
Bis zu den Eckrungen, Teil 2, ist wie unter Punkt 2.1 zu verfahren. Nun werden die Entladeklappen, Teil 3, außen auf die Entladeöffnungen aufgesetzt. Die Unterkante der Klappen muß dabei identisch sein mit der Fußbodenunterkante. Der Profilanordnung entsprechend werden danach die Seitenwandrungen, Teil 4 a und 4 b, sowie die Stirnwandrungen, Teil 5, angebracht. Sie werden an der Wagenkasten-Oberkante im Winkel von 45° abgeschrägt. Die letzteren werden am unteren Ende erst dann umgebogen, wenn der Wagenkasten auf dem Untergestell befestigt wird. Ihr Mittenabstand beträgt 9 mm. Die Diagonalstreben, Teil 6, müssen eingepaßt werden. Ihr Rohmaß beträgt 14 mm. Es folgt auf jeder Seite eine Stange, Teil 7, um die beim Vorbild die Entladeklappen geschwenkt und verschoben werden können. Sie werden direkt mit den Klappen verbunden. Zum Abschluß werden diagonal versetzt noch zwei Haltegriffe, Teil 8, angebracht.
Der Wagenkasten wird folgendermaßen gestrichen:

Bodenunterseite, Anschriftenfeld	schwarz
Übriger Wagenkasten außen	rotbraun
Wagenkasten innen	hellgrau
Anschriften	weiß

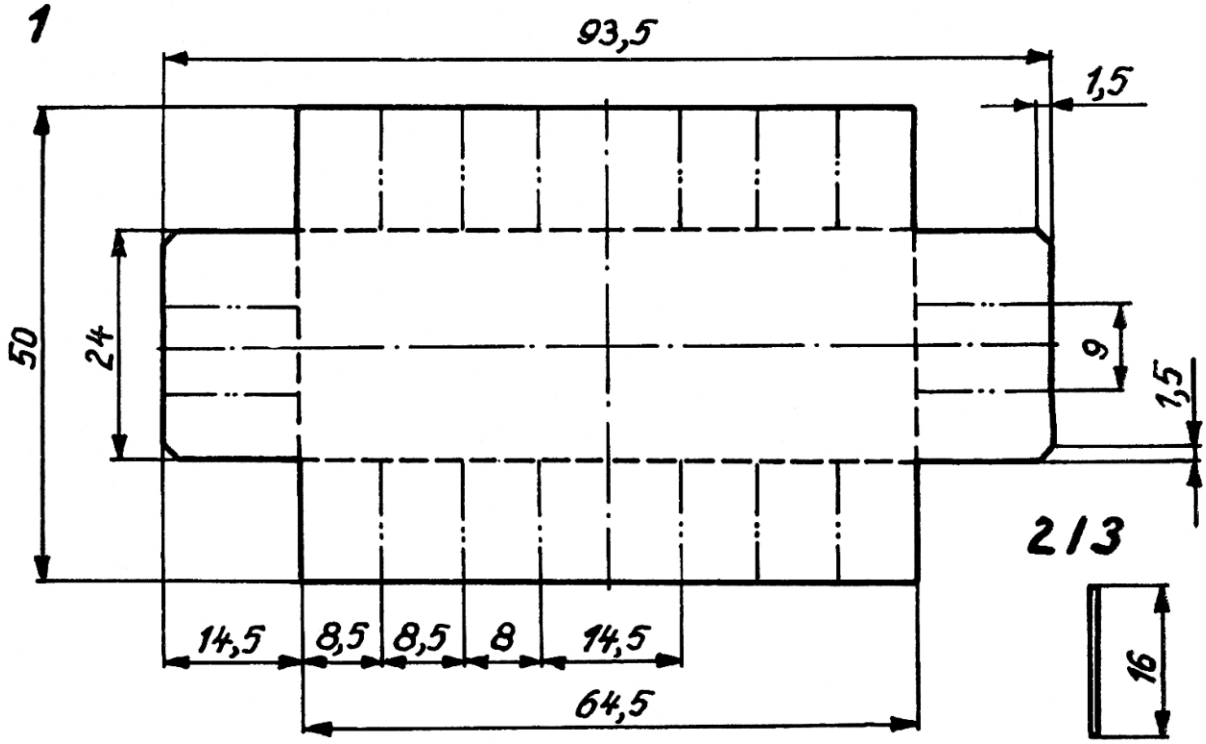
Ist der Anstrich getrocknet, wird der fertige Wagenkasten mit dem Untergestell gleichermaßen so verbunden, wie es unter Punkt 2.1 beschrieben wurde. Dieser Wagen ist mit und ohne Bremseinrichtung modellgerecht und kann auch mit den Anschriften der ČSD versehen werden.

Wagner





1

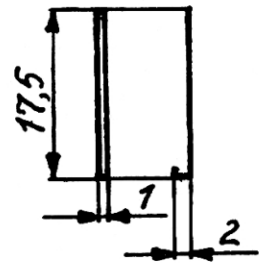


2/3

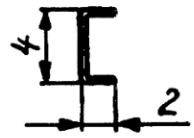
L 1x1

Profilanordnung

5

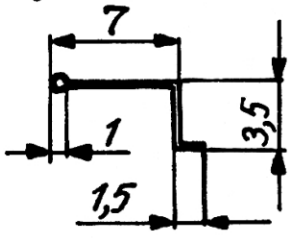


8



ϕ 0,25

7



ϕ 0,4

——— : Biegekante

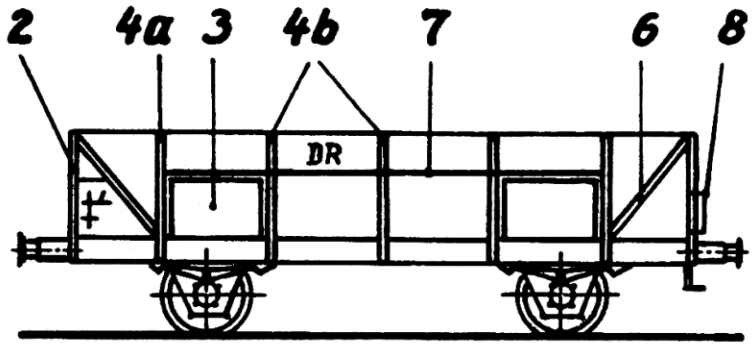
—·—·— : Rungenmitte

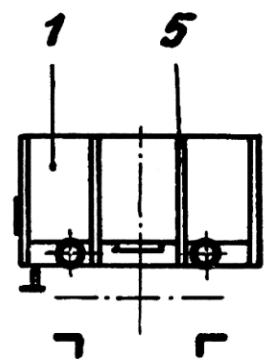
	Datum	Name		Nenngr.
bearb.	05.5.66			TT
gez.	06.5.66	Wagner		

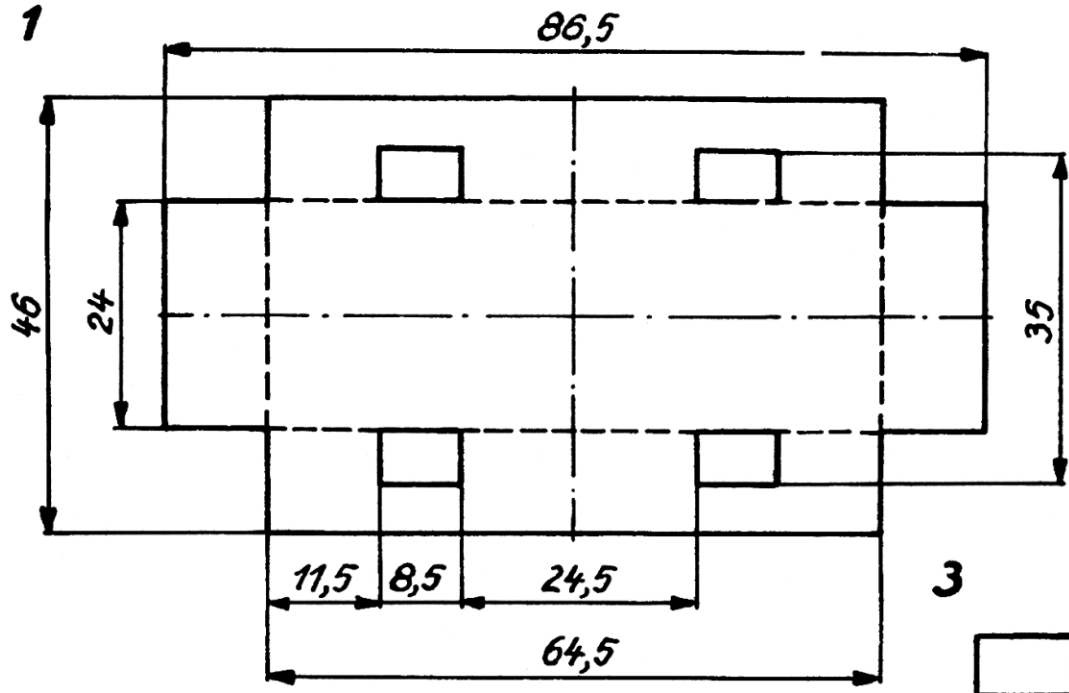
O-Wagen

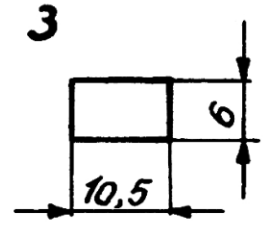
FS Italia

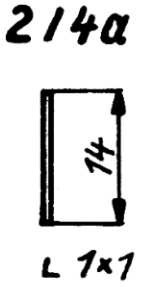
Zeichn. Nr. G1/66



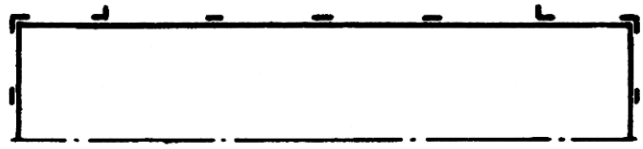


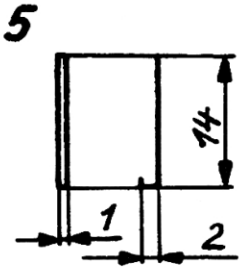


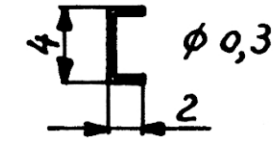


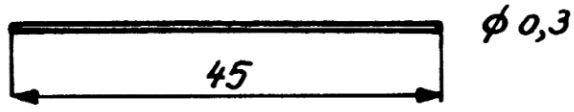


Profilanordnung









---- : Biegekante

	Datum	Name		Nenngr.
bearb.	07.5.66			TT
gez.	08.5.66	Wagner		

O-Wagen (Gattung 28)
DR

Zeichn. Nr. G2166

Bauanleitung für 2-, 3- und 4-achsigen Kesselwagen

Sehr vielgestaltig ist die Art der flüssigen Güter, die mit Kesselwagen der Deutschen Reichsbahn befördert werden müssen. Die Palette reicht vom edlen Wein über Grundchemikalien und hochwertige Endprodukte der Chemie bis hin zum Flüssiggas. – Entsprechend der Vielgestaltigkeit des Transportgutes ist auch das äußere Bild der Kesselwagen sehr unterschiedlich. Vergleichen Sie nur einmal die Wagen innerhalb eines Kesselwagenzuges!

Drei dieser Zisternenwagen (von diesem Wort leitet sich das Gruppenzeichen Z der Kesselwagen ab) haben es den Autoren besonders angetan, und auch Ihr Interesse wollen wir wecken. Als Ausgangsteile benötigen wir folgende handelsübliche Artikel:

4 Kesselwagen der Fa. Ehlke,
grau, mit Bremserstand. GHG-Nr. 108/1163 (à 6,60 MDN)
4 Achslagerseitenteile für 4achsigen Güterwagen
Bauart Fachwerk (à 0,10 MDN)

Sollte Ihr Händler diese nicht vorrätig haben, dann wenden Sie sich an den Hersteller: Fa. Herr KG, 1193 Berlin-Treptow, Heidelberger Straße 75/76. Die Bestellnummer für die Teile ist 31/00. Bitte, bedenken Sie aber dabei, daß der Hersteller nicht auf Kleinabgabe eingerichtet ist, und geben Sie Sammelbestellungen ab!

Zuerst hängen Sie vorsichtig die Kesselleitern ab, die nur federnd am Rahmen befestigt Weiterverarbeitung vor. Die Abfüllstutzen sind ähnlich wie die Leitern eingerastet und sind. Jetzt die Radsätze herausschnappen und die nunmehr zugänglichen Schrauben lösen. Nachdem so Kessel und Boden getrennt sind, nehmen wir uns erst einmal die Kessel zur werden demontiert. Sehr vorsichtig fahren Sie nun mit einem spitzen Schraubenzieher unter den Fülldom und drücken ihn mit einer Hebelbewegung vom Kessel ab. In Ihrer Laubsäge befindet sich ja nun bereits ein feingezahntes Blatt und Sie zersägen nun entsprechend der Abb. 1 die Kessel. Auf Grund der Stirnwandwölbung ist ein Anreißen sehr erschwert, und Sie sägen besser nach Augenmaß! Zur Lage der Schnitte noch folgende Hinweise: Alle Dome werden zur besseren Übersicht eingezeichnet.

Kessel I – Erster Schnitt direkt neben der Stütze, zweiten Schnitt neben den Aussparungen für die Abfüllstutzen nach oben führen.
Kessel II – Schnitt außen neben der rechten Stütze.
Kessel III – Schnitt liegt seitlich neben den Nietreihen und trennt nur den Kesseldeckel ab.
Kessel IV – Schnitt wird der Abflachung des Fülldomlagers folgend nach unten geführt.

Sollte Ihnen durch zu schnelles Sägen das Blatt im Polystyrol eingeschmolzen sein, dann lösen Sie es vorsichtig aus der Säge und befreien es durch einen zweiten Sägeschnitt von der anderen Seite her. Der Versuch, das Blatt anders zu lösen, führt nur zum Bruch. Sortieren Sie nun erst einmal die Kesselteile entsprechend der Abb. 2 in ihre neue Lage. Die jetzt beginnende Paßarbeit fordert Geduld und Zeit. Je vorsichtiger Sie die Trennschnitte geführt haben, um so rascher sind Sie mit der Anpassung fertig.

Jeweils ein Kesselteil von jedem der drei neuen Wagen wird auf feinem Schmirgelleinen mit der Schnittfläche aufgesetzt. Durch kreisende Bewegungen mit der Hand wird unter leichtem Druck jede Unebenheit abgeschliffen. Die zweite Kesselhälfte wird ebenso behandelt, nur muß jetzt durch geschickte Führung des Werkstückes erreicht werden, daß sich beide Hälften spaltlos aneinanderfügen.

Jetzt erst wird vom Kesselstück II' die neben dem Schnitt liegende Stütze entfernt. Zwei Grobschnitte und ein wenig Feilarbeit, und auch das ist überstanden.

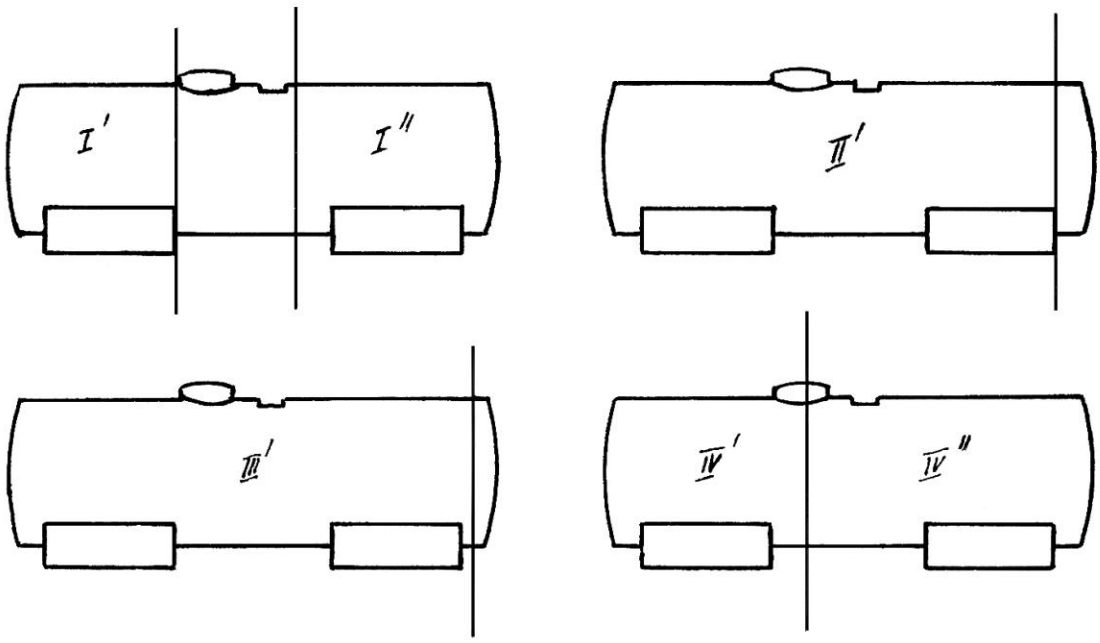


Abb. 1

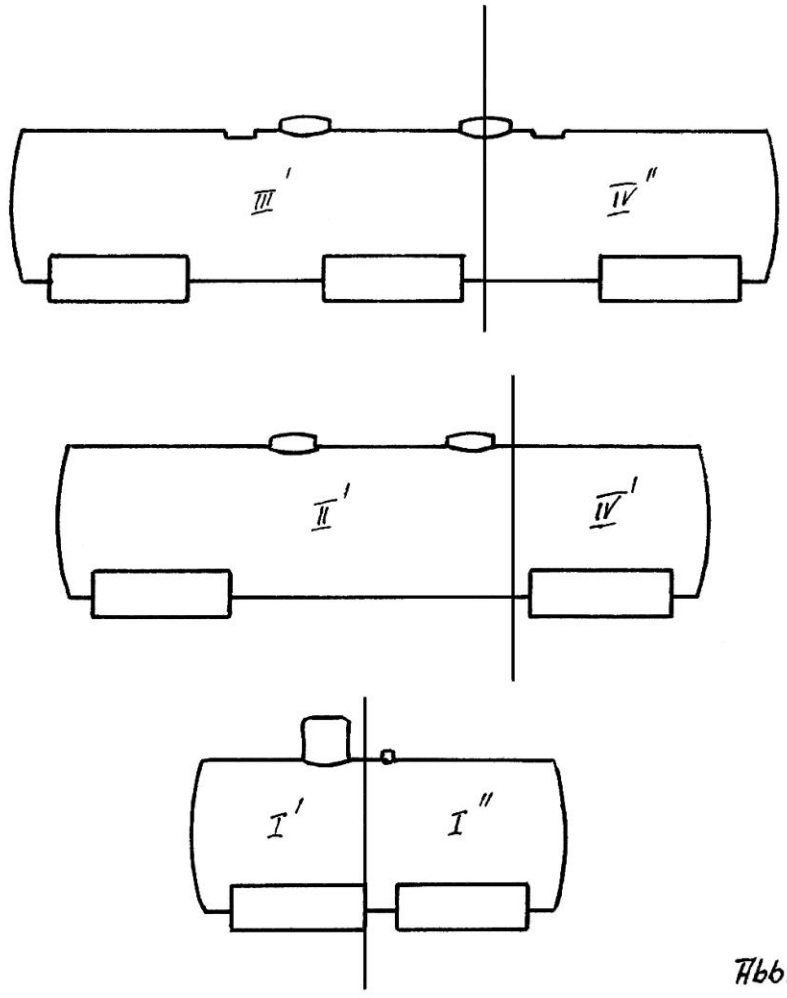


Abb. 2

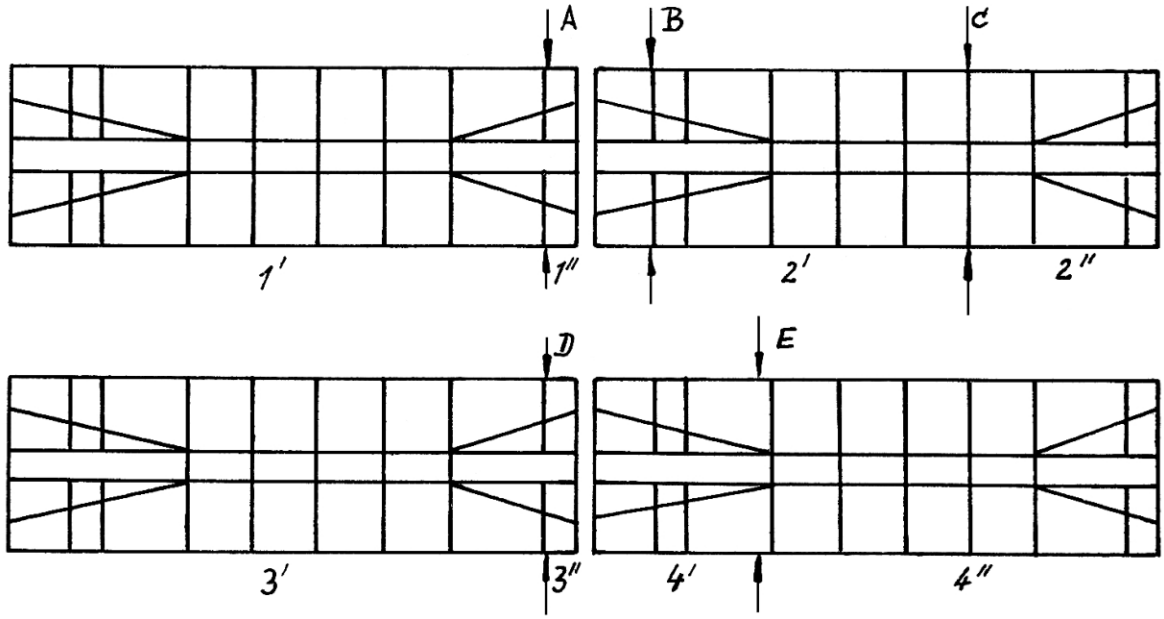


Abb. 3

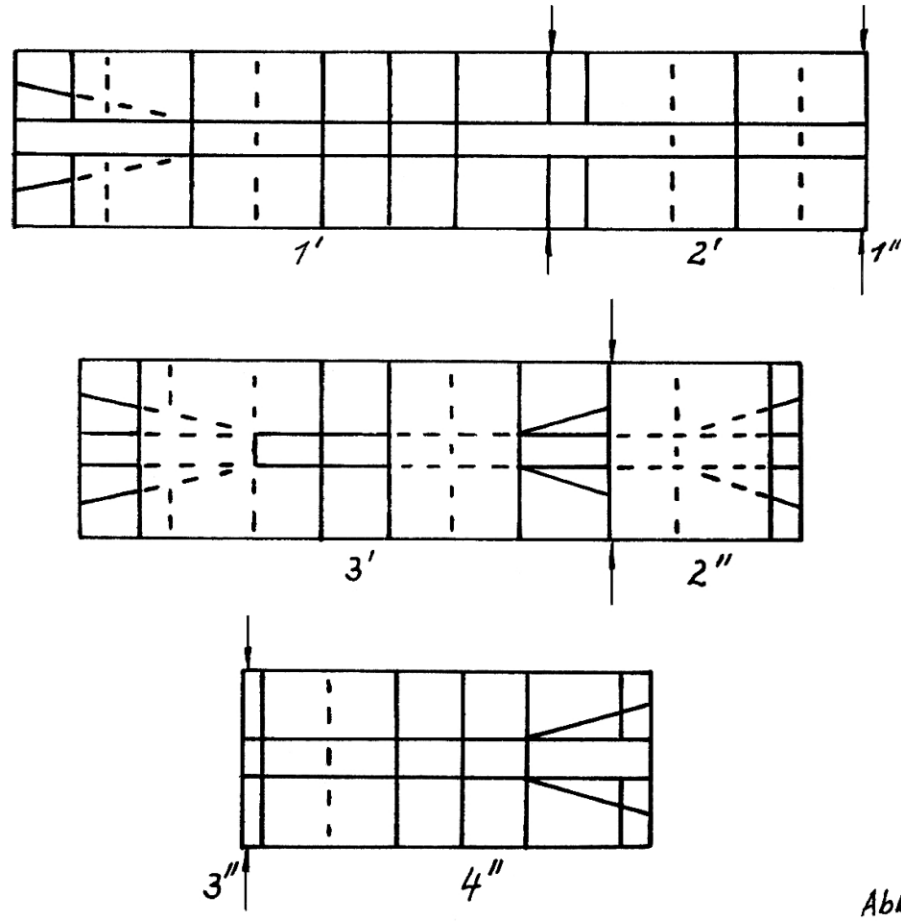


Abb. 4

Nunmehr können die neuen Kessel zusammengeklebt werden, aber keinen Leim nach außen treten lassen! Dazu einen kleinen Tip: Mit einer Feile wird an jeweils einer Hälfte die Naht nach innen schräg gefeilt. Als Kleber ist OWO- oder Dietzel-Bausatzkleber zu empfehlen.

Der zweite Bauabschnitt umfaßt die Anfertigung der neuen Wagenunterteile. Abb. 3 zeigt die vier Ausgangsteile von unten betrachtet, wobei die Bühne jeweils links liegt.

Die Schnitte A, B, D trennen die Kopfstücke ab und werden so geführt, daß die Querrippe am Unterteil verbleibt. Der Schnitt C verläuft so, daß die Querrippe am Teil 2' verbleibt. Der Schnitt E verläuft 61 mm von der rechten Pufferbohlenvorderkante entfernt. Nach diesem relativ einfachen Zerlegen der Unterteile werden die Stücke gemäß Abb. 4 aneinandergefügt, ohne vorerst verklebt zu werden. In Abb. 4 sind einige Verstrebungen als Strichlinien eingezeichnet. Diese Verstrebungen müssen nun noch entfernt werden, denn sie würden den einwandfreien Lauf unserer Modelle unmöglich machen. Anschließend werden die Unterteile verklebt und auf eine Glasplatte gelegt, bis die Nähte durchgetrocknet sind.

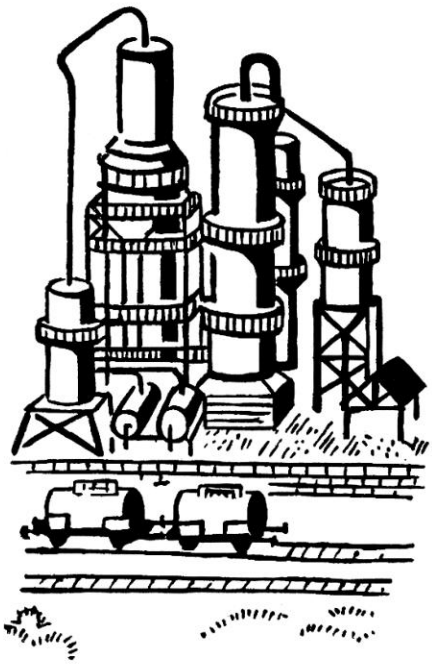
Inzwischen fertigen Sie die Drehgestelle an. Sollten Sie noch Radsätze mit Lagerzapfen besitzen, dann nehmen Sie diese, für die Radsätze mit Lagerspitzen müssen Sie aus Messing o. ä. ein Lager herstellen. Dazu legen Sie das Messingblech auf eine Holzplatte und schlagen mit einem nicht zu spitzen Körner acht Senkungen in einem Abstand von etwa 10 mm in das Blech. Diese Senkungen schneiden Sie mit einer Schere aus, wobei Sie aber einen kleinen Rand stehen lassen müssen. Diese so gewonnenen Spitzenlagerungen werden mit Duosan auf die Achslagerbohrungen der Drehgestellblenden geklebt. Nun suchen Sie sich aus Ihrem Radsatzbestand vier Radsätze mit genau gleicher Achslänge heraus. Zwischen die zwei Blenden eines jeden Drehgestelles muß nun ein Klotz aus Polystyrol geklebt werden. Dessen Abmessungen müssen im Querschnitt etwa denen der kleinen Platte entsprechen, die nach innen aus der Blende herausragt. Die Länge bemessen Sie so, daß Ihre Radsätze gut im Gestell laufen. Nun kleben Sie den Steg zwischen beide Blenden und lassen die Drehgestelle wenigstens 24 Stunden trocknen. Erst jetzt werden die Radsätze eingesetzt und das Loch für den Drehzapfen in die Mitte des Steges gebohrt.

Zum Zusammenbau der Wagen:

Der 2achsige Wagen entspricht etwa seinen Vorfahren. Unter die Stützen kommen die Blechwinkel, darunter der Boden. Die Anordnung der Achslager ergibt sich aus dem Boden. Achsstand 40 mm.

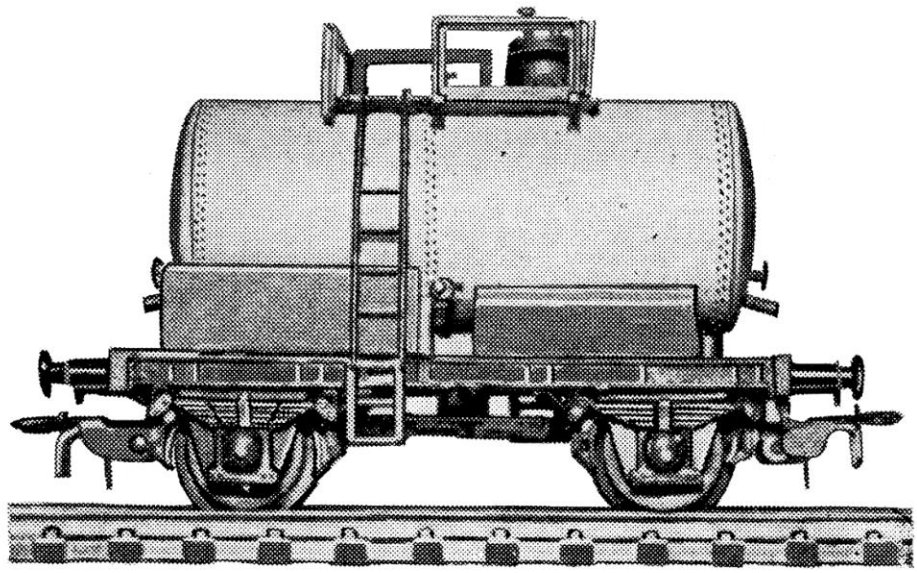
Der 3achsige Wagen bereitet im Kurvenlauf Schwierigkeiten. Zwei Möglichkeiten gibt es, diese zu beseitigen:

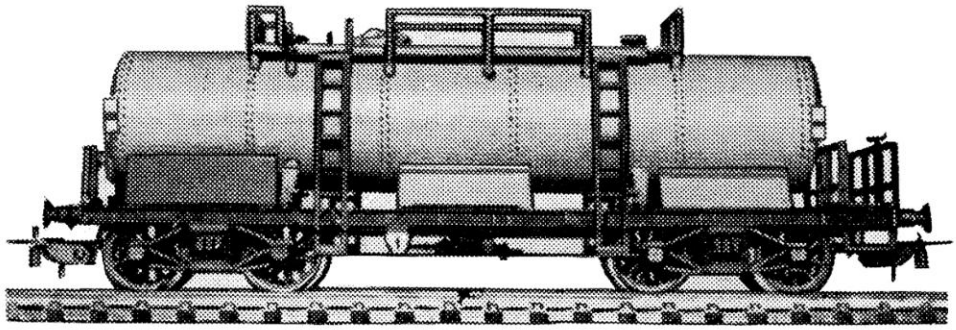
1. Die Endachsen werden starr angeordnet, die „Mittelachse" besteht nur aus zwei am Achslager angeklebten Rädern aus der Ausschußkiste, denen an der Unterseite der Spurkranz abgefeilt wurde. Das Rad schwebt also nur über das Gleis.
2. Eine andere Möglichkeit ist die, den Boden am Kessel anzukleben. Dann werden mit Schrauben die Achslagerbleche der Endachsen im Kesselunterteil zusammen mit den bedruckten Blechwinkeln befestigt. Dadurch werden die Endachsen zu 1achsigen Drehgestellen. Die Mittelachslagerung wird nun in die mittlere Aussparung gelegt. Von unten wird rechts und links die Bremsleitungsatrappe auf den mittleren Längsträgern verklebt. So kann die Achslagerung nicht mehr nach unten herausfallen. Nach oben ist ihr Weg durch das Federpaket begrenzt. In Kurven wird die Mittelachse seitlich verschoben, während sich die Endachsen radial einstellen.

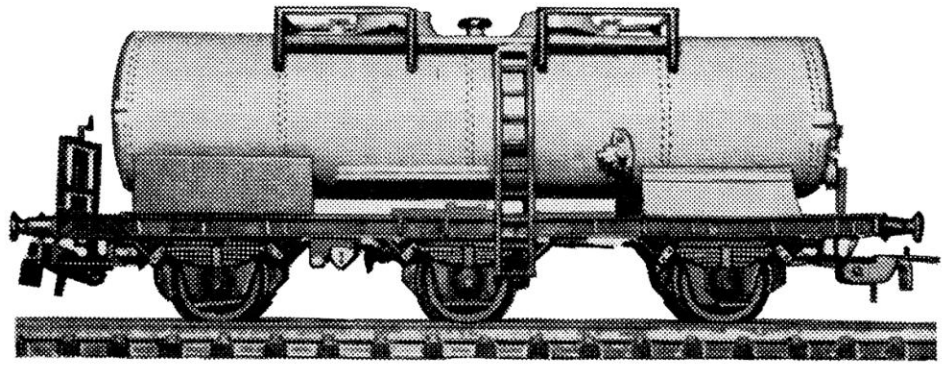


Kesselwagenzüge

ein gutes Objekt für Ihre Modellbahnanlage







Zum Zusammenbau des 4achsers ist nicht viel zu sagen. Die Drehgestelle werden allerdings anders angelenkt, als es die Gewindestutzen im Kessel zulassen. Der Drehzapfen soll sich in der Mitte der Endstützen befinden. Dementsprechend wird der bedruckte Blechwinkel gebohrt. Eine Schraube wird dann durch Blech, Boden und Drehgestellsteg gesteckt und mit einer Mutter gesichert. Der Boden wird in der Art des Ausgangswagens am Kessel befestigt. Die Kupplung verschrauben Sie am Kopfstück des mittleren Längsträgers oder Sie lenken eine lange Kupplung direkt am Drehzapfen an.
Bei der Ausrüstung der Wagen mit Leitern und Laufblechen ist Ihrer Phantasie keine Grenze gesetzt.
Viel Spaß beim Bau wünschen Ihnen **Ihre Mimer**

„das signal" IN GRÖSSEREM FORMAT!

Die folgenden Ausgaben bieten

noch mehr Information
größere Fotos
aktuellere Berichterstattung

im Format 16,8 x 23,5 cm zu MDN 1,-

„das signal" in größerem Format zu gleichem Preis!

Vorbildgetreue, formschöne und stabile Ausführung zeichnet seit jeher „TeMos"-Modelle aus.

HERBERT FRANZKE KG

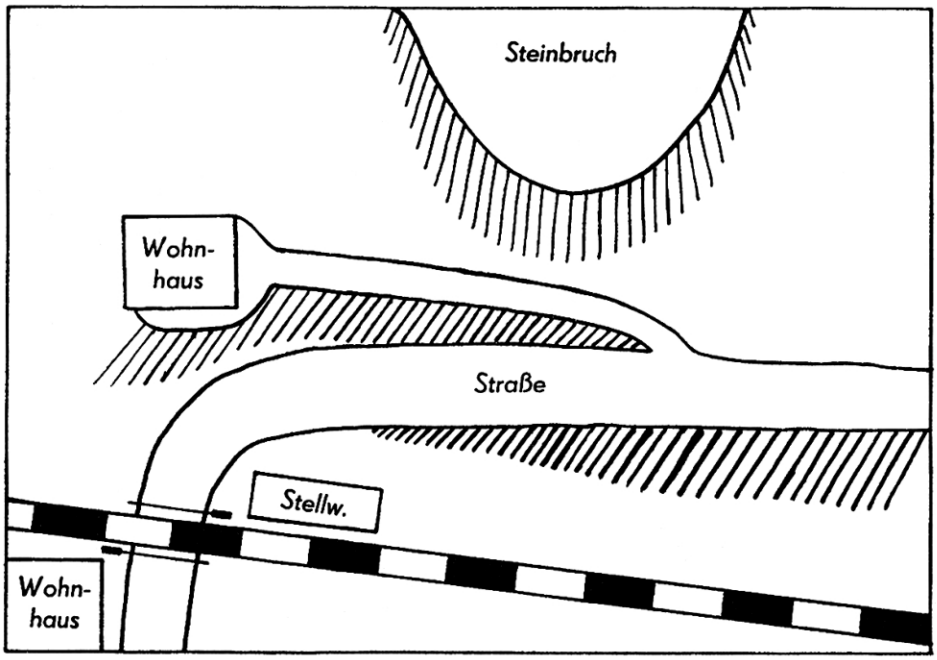
TeMoS

„TeMos"-Werkstätten, 473 Köthen-Anhalt

LANDSCHAFTSGESTALTUNG

Liebe Modellbahnfreunde!

Wir hatten Ihnen angekündigt, daß an dieser Stelle Artikel zur Landschaftsgestaltung erscheinen sollen. Sie werden nun mit Recht darauf warten. Bisher haben wir Ihnen ja nur Häuser gezeigt (die werden allerdings auch zur Landschaftsgestaltung gebraucht). Ihre Geduld soll belohnt werden. Die nächsten Seiten werden Ihnen zeigen, wie man mit den Erzeugnissen der Firmen H. Auhagen KG und Karl-Scheffler KG eine vorbildgerechte Modellbahnlandschaft „hinzaubern" kann. Dazu wollen wir Ihnen an einem konkreten Beispiel den Bau eines Anlagenstückes veranschaulichen. Da wir uns vorwiegend mit der Geländegestaltung befassen, sind die eigentlichen Bahnanlagen bei unserem Modell etwas zu kurz gekommen. Eine kleine Lageskizze (Abb. 1) zeigt unsere Absicht.



Wir denken uns an der linken Seite anschließend den Bahnhof. Deshalb auch das Stellwerk am Bahnübergang. Das Gelände steigt nach hinten an. Auf der Rückseite des Höhenrückens liegt ein Steinbruch. Natürlich könnte dieser auch Gleisanschluß haben. Wir wollen aber lediglich die Verwendung der Plastfelsen der Fa. Scheffler zeigen. Die Vegetation besteht aus Bäumen aus „Schefflers Baumschule", und die „Erdoberfläche" sind Geländematten der gleichen Firma.

Beginnen wir mit unserer Schöpfungsgeschichte! Wir wählen für den Unterbau die offene Rahmenbauweise. Also müssen wir uns zunächst einen Rahmen aus den entsprechenden Leisten anfertigen oder anfertigen lassen. Sparen Sie nicht am falschen Fleck. Guter Unterbau ist die halbe Anlage. Die äußeren Rahmenlatten können getrost die Maße 2 x 6 cm bis 4 x 10 cm aufweisen, je nach Größe des Rahmens bzw. der Anlage. Den Rahmen für unser Geländestück zeigen wir Ihnen in Abb. 2.

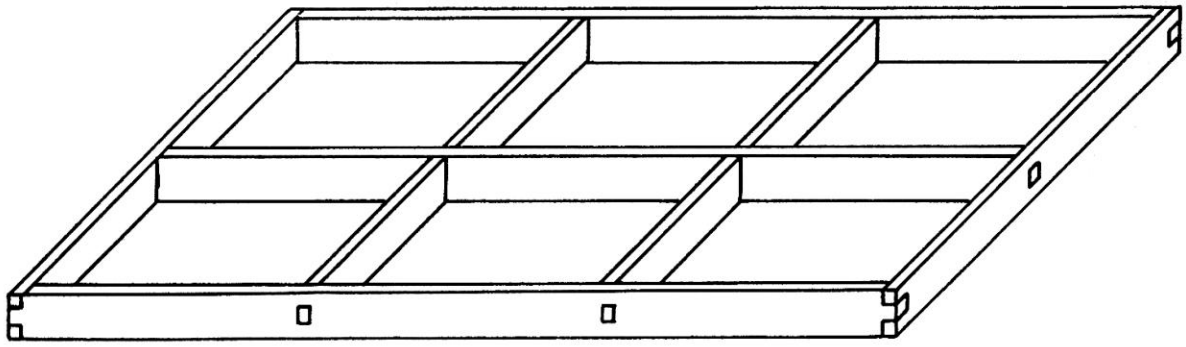
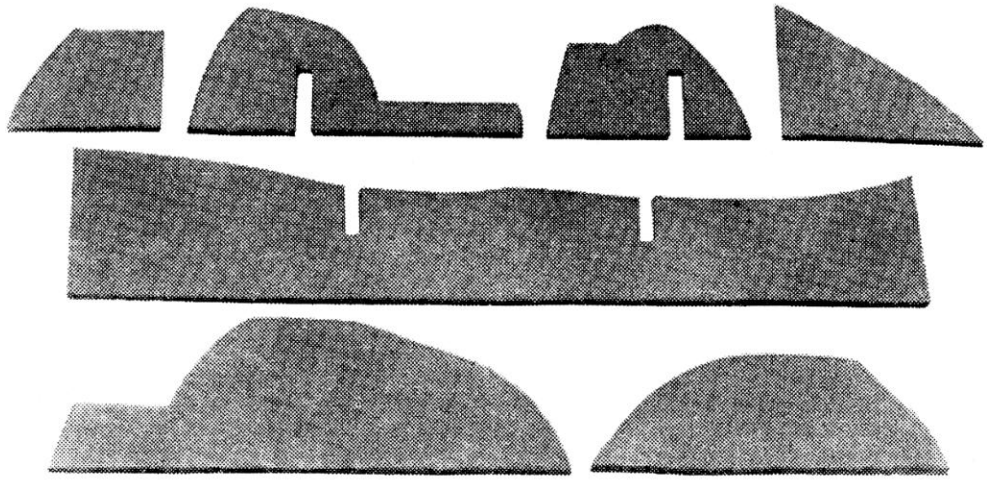
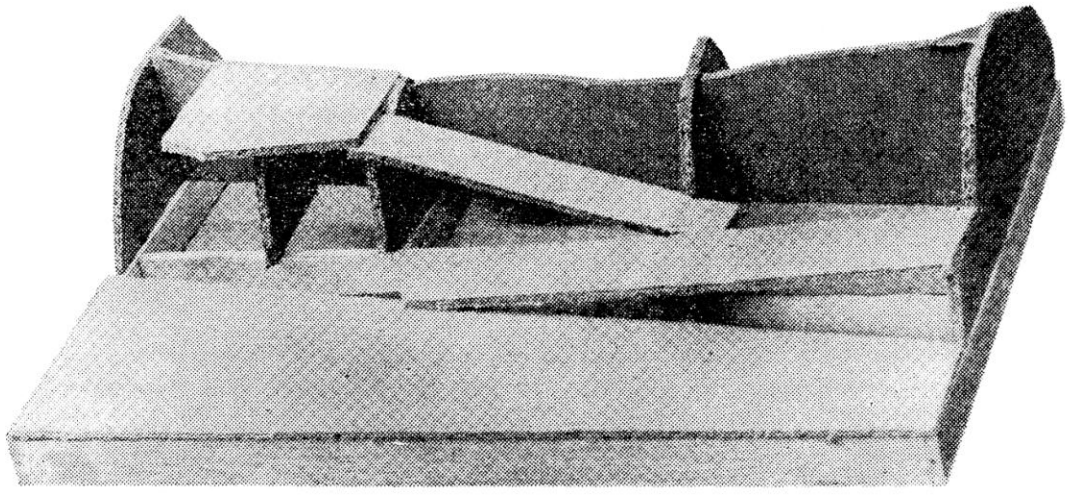


Abb. 3 ist Ihnen rätselhaft? Keineswegs! Für unser gedachtes Gelände fertigen wir Spanten an, die das Geländeprofil aufweisen. Als Material dafür eignet sich alles was fest ist und sich sägen oder schneiden läßt. Also starke Pappe (je dicker, desto besser), Sperrholz, Holzspan- oder Hartfaserplatten, Wawepa (letztere können Sie sich durch Aufeinanderleimen mehrerer Schichten Wellpappe selbst herstellen). Diese Spanten werden ineinandergeschachtelt wie der Einsatz einer Eierkiste, und schon haben wir eine grobe Vorstellung unserer zukünftigen Landschaft (Abb. 4).



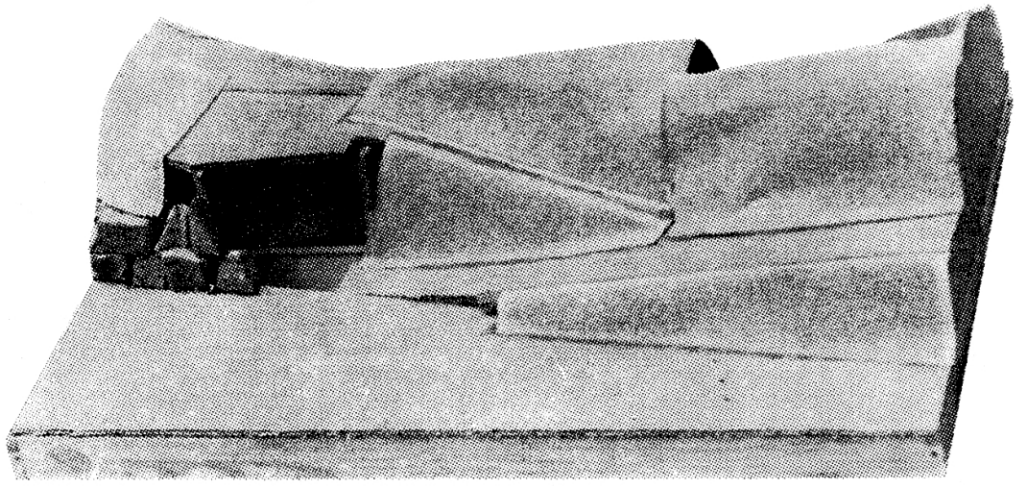
Sie staunen, wie schnell das geht? Schließlich müssen wir aber auch auf 4 Seiten die ganze „Erschaffung der Welt" gebracht haben. Die Geländeprofile können wir auf verschiedene Arten auf dem Rahmen befestigen. Starkes Material kann stumpf aufgeleimt



werden. Bei Material von geringer Stärke (Pappe usw.) kann man seitlich schwache Leisten zur Verstärkung vorsehen. Für die Befestigung von Wawepa werden Nägel halb in den Rahmen geschlagen (senkrecht) und von diesen die Köpfe abgezwickt. Auf die etwa 2 cm herausstehenden Stifte wird die Wawepa gesteckt. Hier und da ein Tropfen Leim darunter, und die Sache wird erdbebenfest.

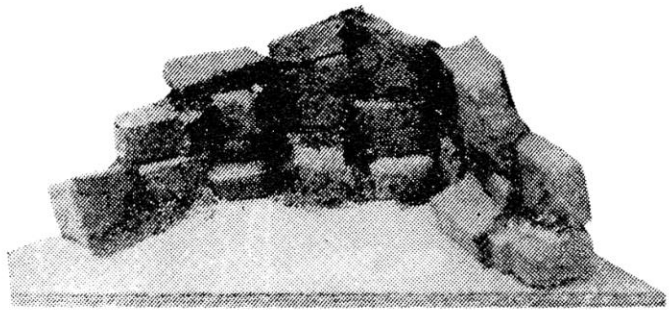
Auf Abb. 4 erkennen Sie weiterhin, daß jedes Ding seinen Standpunkt hat. Hier wurden die Standpunkte jedoch zu Flächen. Überall, wo etwas steht, liegt oder führt, bauen wir waagerechte oder geneigte Flächen aus entsprechendem Material (manchmal tut es schon ein alter Pappkarton). Wo Häuser stehen sollen, wo die Gleise liegen werden und auch für unsere berganführende Straße erkennen wir den festen Untergrund.

Auf der nächsten Abbildung (Abb. 5) ist schon wieder ein Fortschritt zu sehen. Teilweise haben wir eine feste Erdrinde aus Geländematten der Fa. Scheffler aufgebracht. Evtl. müssen wir zwischen unsere Hauptspanten noch einige Stützen einfügen. Wir legen die Matten über unser Landschaftsgerippe und drücken sie überall gut an. Dabei sehen wir, wo wir aufschneiden müssen, um später einen „Zwickel" einzusetzen und wo wir einen „Abnäher" machen müssen, um Erhöhungen oder Vertiefungen herauszuarbeiten.



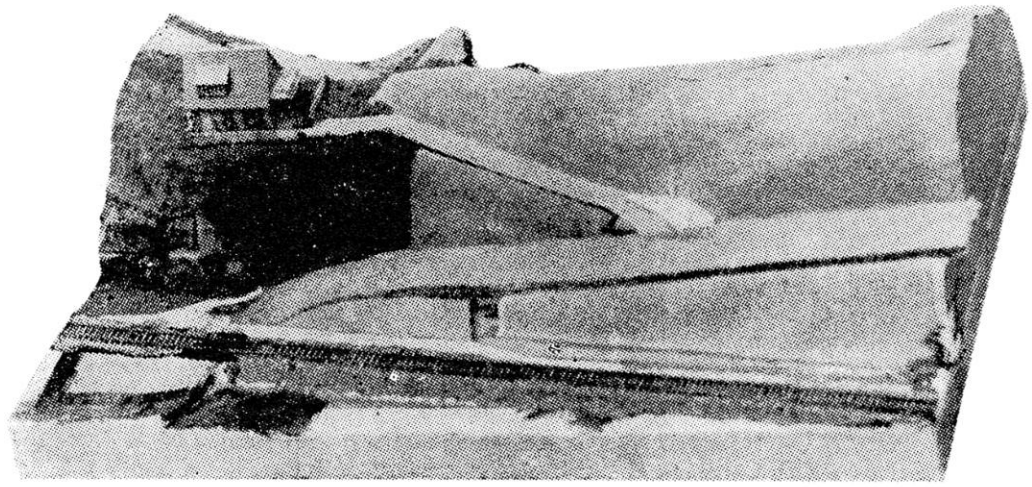
Nun streichen wir die Kanten unserer Geländeprofile mit Leim ein (wir haben Bärenkleber verwendet, der gut klebt und langsam abbindet) und legen unsere Mattenstücke endgültig auf. Da wir nicht soviel Hände zum Halten haben, heften wir alles mit Stecknadeln an. Beim Verwenden langsam abbindenden Leimes müssen wir etappenweise arbeiten und zwischendurch Pausen eintreten lassen.

Diese Pause benutzen wir, um uns inzwischen auf Abb. 6 den Steinbruch anzuschauen. Die Plastfelsen der Fa. Scheffler dienen als Baumaterial. Wenn wir sie nicht so verwenden wollen, wie sie aus der Schachtel kommen, so können wir sie mit Hilfe eines Metallsägeblattes (wegen der feinen Zähne) gut zerschneiden. Kunstgerecht türmen wir die Brocken aufeinander. Ein Rezept gibt es hierzu nicht. Zu beachten ist, daß die Schichten immer in der gleichen Richtung verlaufen, waagerecht oder schräg. Ein wirrer Steinhaufen wird nie ein Steinbruch.
Große Fugen verschmieren wir mit Spachtelmasse aus dem Geländebaukasten „Sehen und Gestalten" oder aus einem Brei von Sägespänen und Leim. Keinen Alleskleber verwenden!!! Dieser frißt Löcher in die Felsen. Korrekturen an den Felsen erfolgen durch Wegschneiden oder durch Behandeln mit einem heißen Lötkolben. Unter der heißen Spitze verformt sich das Material. Abschließend behandeln wir den Steinhaufen mit Farbe. Gelbe, braune und graue Wasserfarben (Plakatfarbe) werden abwechselnd ineinanderlaufend aufgestrichen. Auch für die naturgetreue Farbgebung ist das Studium



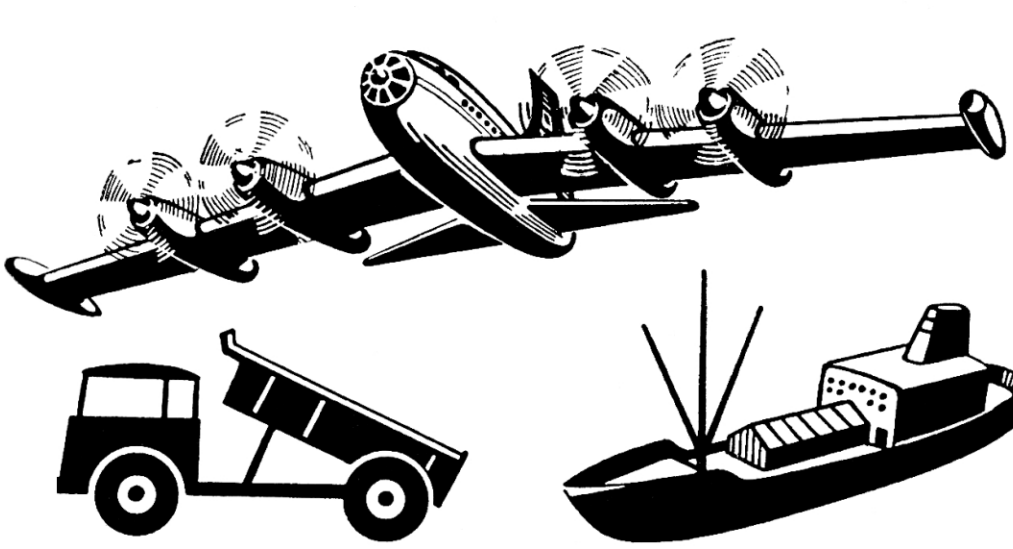
der Natur wertvoll. Einige kleinere Büsche, die aus den Felsspalten herauswachsen sowie Moosflächen aus Dekofaser vervollständigen das Bild unseres Steinbruches.
Dann können wir den Steinbruch in unsere Landschaft einbauen und alle entstandenen Lücken und Übergänge mit Dekofaser wegtarnen. Entstehende Farbunterschiede sollen uns nicht stören. Eine abschließende Behandlung mit Pinsel und Farbe wird auch diese Unebenheiten verschwinden lassen.

Unsere Anlage kurz vor der Vollendung zeigt Abb. 7. Links im Bild ist eine kleinere Felswand sichtbar, die auf die gleiche Weise wie der Steinbruch entstand. Die Straße sowie der Bahnkörper wurden extra ausgeschnitten und aufgeleimt, die seitliche Böschung entsteht durch Überkleben mit geschmeidigem Papier. Dafür eignet sich vorzüglich Kreppapier von etwa 12 cm breiten Rollen. – Es ist elastisch und auch fest, wenn es von Leim durchtränkt ist. Alle entstehenden Ritzen usw. werden wieder mit Dekofaser verklebt



bzw. größere erst mit Kreppapier überdeckt. Nachdem unser Bahnkörper fertig ist, wird die Oberfläche dick mit Leim eingestrichen. Das vorbereitete Gleis wird aufgelegt und mit Korkschrot beschottert. Bis zum Abbinden des Leimes ist das Gleis durch Gewichte zu sichern. Unbedingt ist zu vermeiden, daß Korkschrot unter die Schwellen gerät.

Zum Jahreswechsel entbietet Ihnen die besten Wünsche
das Redaktionskollektiv des Informationsdienstes
„Das Signal"



MODELLBAU
DAS HOBBY

BASTLERBEDARF
HO

Die aufgeführten Verkaufsstellen führen auch Versandhandel durch. Fordern Sie bitte Prospekte an.

95 ZWICKAU BAHNHOFSTR. 42
30 MAGDEBURG WOLFENBÜTTELERSTR. 66
50 ERFURT K.-MARX-ALLEE 95
45 DESSAU A.-BEBEL-STR. 123
701 LEIPZIG QUERSTR. 27

Internationaler Modellflug-Städtewettkampf in Österreich

Wiener-Neustadt, welche Erinnerungen haben wir Modellflieger, wenn wir den Namen dieser Stadt hören? Hier errang 1963 Joachim Löffler den ersten Weltmeistertitel im Flugsport für die DDR.

Nun saßen wir im „Vindobona" und fuhren in Richtung Wien. Wir, daß waren Joachim Löffler, Karl Braasch, Hans Joachim Benthin, Dieter Ducklauß und ich als Mannschaftsleiter. Alle waren auch 1963 bei den Weltmeisterschaften dabei. Der Österreichische Aero-Club hatte zum 6. Alpen-Pokal-Fliegen eingeladen.

Dieser Wettbewerb ist ein Kombinations-Wettbewerb. Jeder Teilnehmer muß in zwei Klassen starten. Die Klasse A 2 ist Bedingung. Die beiden anderen Klassen können gewählt werden. Für uns gab es daher in der Vorbereitung einiges zu tun. Jede Mannschaft setzte sich aus vier Teilnehmern zusammen, wobei die drei Besten für die Mannschaftswertung gewertet werden.

Nun waren wir wieder einmal auf dem herrlichen 4 x 8 km großen Flugplatz von Wiener-Neustadt. An den Start gingen Modellflieger aus Städten Österreichs, Mannschaften aus Budapest, München, Nürnberg, der Schweiz und aus Frankreich. Wir vertraten in diesem Wettkampf „Berlin DDR". Viele international bekannte Modellflieger waren in der Startliste zu finden.

Am Sonnabend, dem ersten Tag des Wettbewerbs, wurden in der Klasse W, Gummimotorflugmodelle und I Motorflugmodelle gestartet. Wir hatten am Vortage schon Pech, als das Modell von Karl Braasch durch Versagen des Zeitschalters bei einem Probestart entflog. Einige hatten Schwierigkeiten mit Motor, Zeitschalter und all den Dingen, die

eben funktionieren müssen, wenn man Erfolg haben will. So wußten wir, daß nur Joachim Löffler Chancen auf einen Einzelsieg hatte. Er flog wie bei der Weltmeisterschaft. Vier „Volle" waren geflogen und er führte das Feld an. Da der dramatische „5." Start. Das Modell ist gestartet und überzieht sofort. Es stürzt zu Boden und geht zu Bruch. Sofort war das Ersatzmodell zur Stelle. Der zweite Versuch erfolgt. Neben uns wird ebenfalls der Motor aufgezogen. Schon reißen einige Gummistränge der Konkurrenten. Aber da erwischt es uns auch. Ein Krach und der Gummi sitzt im hinteren Teil des Rumpfes. Nur noch 30 Sekunden verbleiben bis zum Start. Ein neuer Gummistrang, aufziehen und starten ist alles eins. Hinten halten nur noch vier Holme den Rumpf. Die Beplankung fehlt. Start und „Maximum" – der Sieg in der Klasse W ist perfekt.

Ergebnisliste

Klasse F 1 A (A 2)

1. Gastner, Günter	Nürnberg/WD	180	180	180	180	180	900
		Stechen:		240	300		
2. Kleinrath, Hans	Feldbach/Österr.	180	180	180	180	180	900
		Stechen:		240	90		
3. Beck proxi Schlesinger	Nürnberg/WD	180	180	180	180	180	900
		Stechen:		240	65		
18. Ducklauß, Dieter	Berlin/DDR	26	180	180	180	180	746
35. Benthin, Joachim	Berlin/DDR	93	108	180	42	107	530
42. Braasch, Karl	Berlin/DDR	45	29	180	36	83	373

Klasse F 1 B (W)

1. Löffler, Joachim	Berlin/DDR	180	180	180	180	180	900
2. Delcroix, Jaques	Paris/Frankreich	180	180	170	169	180	879
3. Martin, Hans	St. Pölten/Österr.	180	180	165	86	180	791

Klasse F 1 C (I)

1. Zach, Wolfgang	Wiener-Neustadt/Österr.	180	180	180	180	180	900
2. Fritzsch, Leopold	Eisenstadt/Österr.	180	180	150	180	180	870
3. Mayer, Werner	Feldbach/Österr.	180	180	124	180	180	844
18. Braasch, Karl	Berlin/DDR	22	91	180	58	113	464
19. Ducklauß, Dieter	Berlin/DDR	111	180	21	47	93	452
20. Benthin, Joachim	Berlin/DDR	180	152	0	54	0	414

Städte-Mannschaftswertung

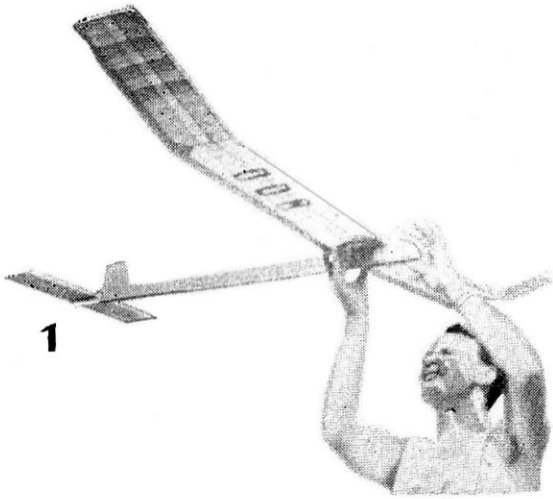
7. Berlin/DDR	(Ducklauß, Löffler, Benthin)	3869

Einzelwertung Kombination

1. Löffler, Joachim	Berlin/DDR	A 2/W	1727 Punkte
2. Zach, Wolfgang	Wiener-Neustadt/Österr.	A 2/I	1708 Punkte
3. Kleinrath, Hans	Feldbach/Österr.	A 2/I	1664 Punkte
24. Duchlauß, Dieter	Berlin/DDR	A 2/I	1198 Punkte
36. Benthin, Joachim	Berlin/DDR	A 2/I	944 Punkte
40. Braasch, Karl	Berlin/DDR	A 2/I	837 Punkte

Nun galt es, alle Kraft für den nächsten Tag beim Fliegen der Modelle der Klasse A 2 Segelflugmodelle einzusetzen. Nach den ersten Starts haben wir alle Hoffnungen auf eine gute Plazierung in der Mannschaftswertung aufgegeben. Zuviele „Absaufer" müssen wir hinnehmen, es will einfach nicht klappen. Um so mehr zählen wir die Sekunden bei jedem Start von Löffler. Er wird nicht unruhig und kommt auf den 10. Platz. Damit ist er Kombinationssieger. Der Pokal der Stadt Wiener-Neustadt geht für zwei Jahre nach Gröditz in die DDR. Viel Beifall gibt es für diesen Sieg von Joachim Löffler. In der Mannschaftswertung siegt Österreichs Mannschaft aus Feldbach. Wagner, Zitko und Kleinrath, diese siegreiche Mannschaft wird auch Österreich bei den diesjährigen internationalen Wettkämpfen in Magdeburg anläßlich der Deutschen Meisterschaften vertreten.
Wir freuen uns auf ein Wiedersehen und einen erneuten Vergleich.

Seeger



1

ÖSTER REICH 1966

1. Dieter Ducklauß prüft noch einmal die Schwerpunktlage.

2. Der Sieger Joachim Löffler im Gespräch mit dem westdeutschen Meister der Klasse W, Günter Rupp aus Nürnberg.

3. Horst Wagner aus der siegreichen Mannschaft mit seinem W-Modell. Die Tragflächen sind voll mit Balsa beplankt.

4. Meczner Budapest beim Start. Die ungarische Mannschaft galt als Favorit, mußte aber den Alpenpokal hergeben und belegte nur den 6. Platz.

2

3

4

BELIEBT
BEGEHRT
BEWÄHRT
GERN
GEKAUFT •
VERLANGEN
SIE AUCH
WEITERHIN
IN DEN
VERKAUFS-
STELLEN DIE
BEWÄHRTEN

»HR«
MODELLE

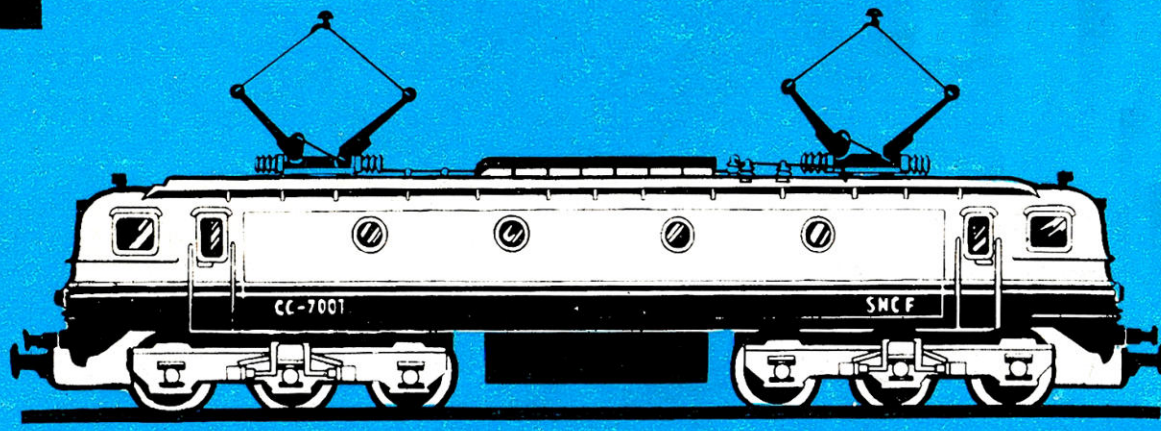
HANS RARRASCH KG · HALLE / S. MODELLEISENBAHNZUBEHÖR

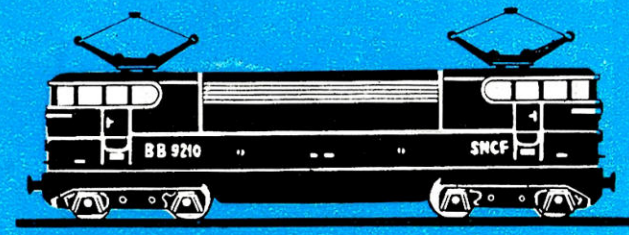
HO • TT • N

SCHWEIZ

Die höchste, frei im Gelände angelegte Bergbahn Europas führt von Zermatt nach Gornergrat (3089 m)

2 Möglichkeiten





HO

N

bietet Ihnen „PIKO"
beim Aufbauen
einer Heimanlage

IHR FACHHANDEL
BERÄT SIE GERN

PIKO
MODELLBAHN

VEB PIKO SONNEBERG